

# Breuklijnen



In de spreiding van zowel het autobezit als het fietsgebruik in Brussel tekenen zich enkele opvallende socio-economische breuklijnen af. Hoe kan het Brusselse mobiliteitsbeleid met deze verschillen rekening houden in het streven naar een modal shift?

**EVA VAN EENOO** [ POSTDOCTORAAL ONDERZOEKER VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL, GASTDOCENT KU LEUVEN ]  
**KOBE BOUSSAUW** [ PROFESSOR RUIMTELIJKE PLANNING & MOBILITEIT, VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL ]

42 |

**K**waad en niet gehoord: zo voelden nogal wat Brusselaars zich toen in 2022 in hun buurt een verkeerscirculatieplan werd ingevoerd, in het kader van Good Move, het Regionaal Mobiliteitsplan. Maar toch werd bevoegd minister Elke Van den Brandt (Groen) een van de winnaars van de gewestelijke verkiezingen in 2024. Dat wijst erop dat op zijn minst een deel van de Brusselse bevolking inziet dat het verbeteren van de leefkwaliteit noodzakelijk hand in hand gaat met het terugdringen van de dominantie van de auto in Brussel.

In wat volgt kijken we naar de spreiding van zowel het autobezit als het fietsgebruik in Brussel. We doen dit omdat zich daar enkele opvallende breuklijnen aftekenen, die voornamelijk socio-economisch van aard zijn. Niet dat enkel of zelfs voornamelijk socio-economische verschillen aan de basis lagen van de protesten, want dat zou betekenen dat een rijke gemeente als Ukkel op haar grondgebied, anders dan in Kuregem bijvoorbeeld, wel probleemloos een verkeerscirculatieplan zou kunnen invoeren.



# door Brussel

## Over fietsgebruik en autobezit in de hoofdstad

### Brussel is Amsterdam echt niet

De Amsterdamse fietsprofessor Marco te Brömmelstroet schermt graag met de slagzin: *'Many city officials say "but we are not Amsterdam!" Well, neither was Amsterdam'*. Daarmee geeft hij aan dat de Amsterdamse fietscultuur het resultaat is van doortastende politieke keuzes en een decennia volgehouden beleid. Niettemin, de stedenbouwkundige achtergrond en geografische context maakt dat een duurzaam mobiliteitsbeleid in sommige steden gemakkelijker kan worden geïmplementeerd dan in andere. Brussel kampt met een gigantische historische erfenis aan autoïnfrastructuur, stadssnelwegen en tunnels, getuigen van de ambitie uit de jaren 1950 en '60 om van Brussel, met de woorden van het toenmalige Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw (1957) *'een van de belangrijkste wegknooppunten in het Westen'* te maken. In Amsterdam lagen gelijkaardige plannen voor stadssnelwegen overigens ook op tafel, maar daar werden ze na intense burgerprotesten snel weer opgeborgen. In Brussel is het vandaag uiteraard een politieke keuze om hetzij al deze weginfrastructuur te behouden, hetzij de autoverkeersfunctie ervan af te bouwen. Op sommige plaatsen is duidelijk voor de tweede optie gekozen: het tijdelijke 'coronafietspad' in de Wetstraat - dat intussen een definitieve status heeft - is wellicht het bekendste voorbeeld. Maar de historische erfenis van overdadige autoweginfrastructuur maakt het nemen van dat soort beslissingen niet makkelijker. Verder is Brussel niet bepaald gebouwd in een vlakke Hollandse polder, maar wordt het juist gekenmerkt door aanzienlijke hoogteverschillen. Veel van die hellingen zijn voor de ongetrainde fietser een moeilijk te nemen hindernis, al zeker zonder trapondersteuning. Het is geen toeval dat er op de fietskaart van Brussel ook hoogtelijnen staan ingetekend. Dergelijke hoogteverschillen zetten een belangrijke rem op het fietspotentieel. Ook de rol van Brussel als werkgerelateerde aantrekkingspool en het beleid van salariswagens dat de dagelijkse aanvoer van autependelaars ondersteunt vormen niet te onderschatten factoren.

### Brussel is een wandelstad

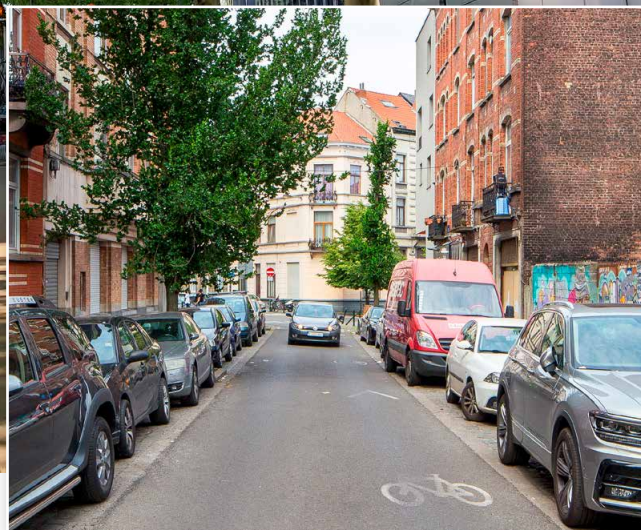
Zowel Brusselsaars als niet-Brusselsaars leven met het idee dat het geweest een autostad is, maar cijfers over de vervoerswijzekeuze in Brussel spreken dat tegen. Op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag zien we een overwegend duurzame verdeling

van de vervoerswijzen (in het Engels: 'modal split'). Is Amsterdam een fietsstad, dan is Brussel een wandelstad. Zo'n 36% van de verplaatsingen van Brusselsaars gebeurt te voet, 9% met de fiets, 22% met bus, tram of metro en 27% met de auto. Voor Amsterdam ziet de verhouding er toch heel anders uit: 34% gaat met de fiets, 30% wandelt, 21% neemt de auto en 11% het openbaar vervoer. In de cijfers is Brussel dus helemaal geen autostad, en is het verschil met Amsterdam wat betreft autoverplaatsingen niet eens zo groot. Misschien hoeft dat niet te verbazen: de nabijheid en de diversiteit van een groot aantal voorzieningen binnen Brussel maakt dit mogelijk. Bovendien is de stedelijke ruimte te krap om vlotte autoverplaatsingen en gemakkelijk parkeren voor iedereen mogelijk te maken. Ook het openbaar vervoer in Brussel speelt een veel belangrijker rol dan in Amsterdam. Openbaar vervoer en fiets zijn wel vaker communicerende vaten: we zien ook in andere steden dat een hoog openbaarvervoergebruik samengaat met een iets lager fietsgebruik, en omgekeerd.

### Wie fietst er in Brussel?

De Brusselse regering streeft tegen 2030 naar een aandeel van 11% fietsgebruik in het geheel van alle verplaatsingen van, naar en binnen het gewest op een gewone werkdag. Het fietsen vertoont nu al een duidelijke opwaartse trend, waardoor dit een haalbare doelstelling lijkt. Bovendien gaf 70% van de respondenten uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag aan nooit te fietsen: er is dus nog een enorm potentieel. Alleen, er loopt een stevige socio-economische kloof tussen zij die fietsen en zij die dat niet doen: met name de hoogopgeleiden en hogere inkomens verplaatsen zich per fiets. Zo'n 43% van de Brusselse huishoudens geeft aan dat ze geen plek hebben om een fiets veilig binnen of nabij hun huis te stallen, en 53% bezit niet eens een fiets. De huishoudens met een netto inkomen van minder dan € 1500 bezitten gemiddeld 0,4 fietsen, terwijl die met meer dan € 5000 gemiddeld 2,4 fietsen bezitten. Slechts 11% van de huishoudens die een fiets bezitten heeft een elektrisch exemplaar – in Vlaanderen is dat aandeel 35%. Manuele tellingen – voornamelijk op pendelroutes – tonen weliswaar een sterke toename van het gebruik van de elektrische fiets: van 10% in 2018 naar 40% in 2023. Die elektrische fietsen zijn vermoedelijk grotendeels afkomstig uit de Vlaamse rand, wat het beeld versterkt dat het vooral een vervoersmiddel is van een kapitaalkrachtige groep. Zo dreigt de fiets een elitair imago te krijgen, of bij uitbreiding een indicator van gentrificatie. Dit kan





44

het draagvlak voor een doortastend fietsbeleid en bij uitbreiding voor de verkeerscirculatieplannen ondermijnen.

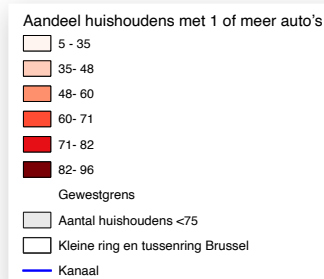
Onderzoek heeft een duidelijke correlatie aangetoond tussen de aanwezigheid van fietspaden en fietsgebruik. Die correlatie lijkt echter sterker te zijn in rijkere buurten, en dus zwakker in buurten waar kwetsbare groepen oververtegenwoordigd zijn. Investerings in fietspaden kunnen daarom het onbedoelde gevolg hebben dat de kloof tussen wijken met enerzijds sterke en anderzijds kwetsbare socio-economische profielen groter wordt wanneer de niet-infrastructurele drempels voor het fietsen ook niet minstens even hard worden aangepakt. We hadden het al over het verschil in fietsbezit en mogelijkheden om een fiets te stallen, maar uiteraard zijn er ook heel wat mensen die nooit geleerd hebben te fietsen. Daarnaast zijn er de gebrekkige verkeersveiligheid of sociale normen, waaronder het zich niet kunnen of willen identificeren met een elitair vervoersmiddel, en de vrees voor gentrificatie. De niet-infrastructurele barrières zijn wellicht talrijker en sterker dan we op het eerste gezicht zouden vermoeden. Het betekent in ieder geval dat investeringen in fietspaden best worden aangevuld met andere strategieën die de niet-infrastructurele barrières voor het fietsen aanpakken. Inclusieve plannings- en belangenbehartigingsprocessen die erop gericht zijn om traditioneel gemarginaliseerde en ondervertegenwoordigde bevolkingsgroepen te betrekken zijn daarin zeker aan de orde.

## Socio-ruimtelijk gedifferentieerd autobezit

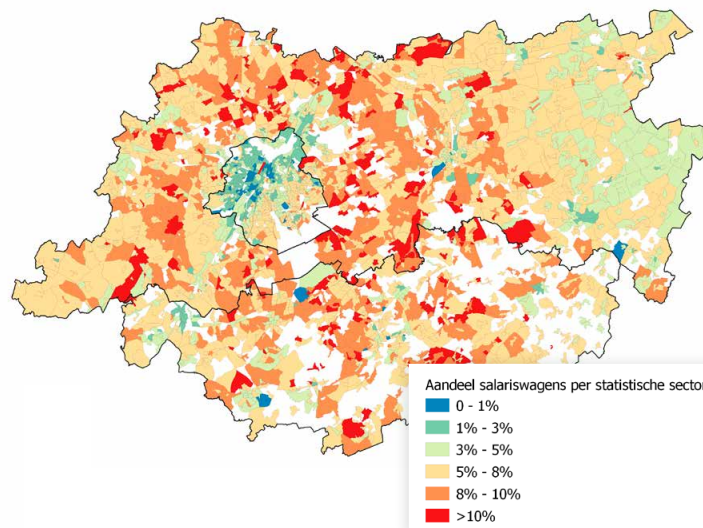
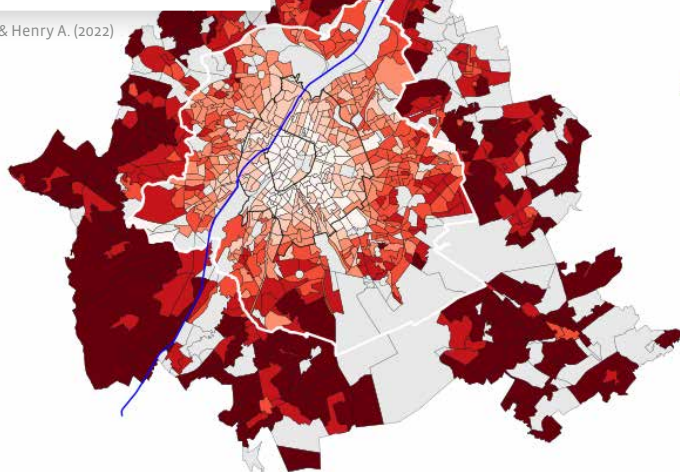
De socio-economische kloof die we in het fietsgebruik zien, gaapt nog een stuk verder wanneer we naar het autobezit kijken. Inkomen lijkt sterk bepalend, en dat reflecteert zich ook in geografisch patronen. Laat ons nog even naar Amsterdam kijken, waar het autobezit lager ligt, met gemiddeld 0,43 auto's per huishouden, ongetwijfeld mede door het zeer restrictieve parkeerbeleid. Maar het verschil met Brussel is in feite niet heel groot, want iets meer dan de helft van de Brusselse gezinnen bezit geen auto. In sommige wijken in Brussel heeft amper 30% van de huishoudens een wagen. Niet toevallig gaat het om de armste wijken, gezien de sterke correlatie tussen inkomen en autobezit. In de dichtbevolkte wijken die centraal in het gewest liggen is het autobezit dus laag, maar de impact die die wagens hebben op de openbare ruimte is er een stuk groter, juist omwille van de hoge stedelijke dichtheid. Dat leidt tot de ironische situatie dat, wat betreft kwaliteit van de publieke ruimte, pakweg Watermael-Bosvoorde een veel hoger autobezit noteert zonder dat de aanwezigheid van auto's in het straatbeeld door de omwonenden als hinderlijk wordt beschouwd, heel anders dan in een gemeente als Sint-Joost-ten-Node of Schaarbeek.

Wat betekent dat autobezit nu voor de Brusselse modal split? Laat ons even het onderscheid maken tussen verplaatsingspatronen van autobezitters en niet-autobezitters, binnen Brussel. We maken dus abstractie van de verplaatsingen die Brusselaars maken buiten het gewest.





Ermans, T. &amp; Henry A. (2022)



Ermans, T. &amp; Henry A. (2022)

Hoewel de lagere inkomens in de minderheid zijn wat betreft autobezit, leggen ze wel de meeste kilometers af met de wagen. Mogelijk wijst dat op een grotere afhankelijkheid van de auto voor bijvoorbeeld werk of zorg in het gewest. We zien verder dat ook bij autobezitters het gebruik van het openbaar vervoer hoog ligt, en krijgen bevestigd dat mensen met hogere inkomens vaker fietsen.

Bij de gezinnen zonder auto zien we uiteraard een erg laag aantal afgelegde kilometers per auto. Waarschijnlijk zien we hier ook de resultaten van een modal shift van openbaar vervoer naar fiets bij – alweer – de hogere inkomens. Uit bovenstaande twee kaarten blijkt dat een mogelijke sleutel voor een stevige modal shift, weg van autogebruik, ligt in het aanpakken van het autobezit.

## Een eiland in een zee van salariswagens

De hoofdstad kan uiteraard niet los gezien worden van de grootstedelijke regio waarin zij is ingebed. In de rand rond Brussel is het autobezit hoog, en bovendien zien we in de provincies Waals- en Vlaams-Brabant een hoge concentratie aan salariswagens. Met uitzondering van de zuidoostelijke gemeentes met een eerder randstedelijk karakter, is de salariswagen in het Brusselse gewest eerder uitzondering dan regel. Brussel kan dus een behoorlijk duurzame modal split voorleggen, en een laag autobezit, maar wordt wel dagelijks overspoeld door salariswagens uit de aanpalende, rijkste provincies van België. Met andere woorden, een groot deel van de Brusselse mobiliteitsknoop ontstaat buiten de grenzen van het gewest. Op het vlak van beleid ligt de verantwoordelijkheid dus even goed bij de federale regering en de regionale regeringen van Vlaanderen en Wallonië.

## Tot slot

De fiets lijkt voorlopig een specifiek segment van de bevolking aan te spreken. Door het gevoel van verkeersveiligheid te vergroten en veilige fietsstallingen te bouwen, vooral voor elektrische fietsen, kunnen wellicht meer Brusselaars aangemoedigd worden om te fietsen. Verder zijn culturele normen vermoedelijk een niet te onderschatten factor: wie opgroeit in een gezin zonder fiets zal later waarschijnlijk ook niet fietsen.

Om de instroom van het autoverkeer vanuit de Brusselse rand te doen afnemen, denken we aan hogere en gedifferentieerde parkeertarieven (bijvoorbeeld voor niet-bewoners of voor buitenmaatse auto's). Verder kan ook het insnoeren van de voor auto's beschikbare fysiek beschikbare ruimte, o.a. op de invalswegen, een deel van de oplossing zijn: een strategie voor de lange termijn die hier en daar al werd toegepast, maar een permanente inspanning vraagt.

### MEER INFORMATIE

Braun, L. M. (2024). Disparities in Bicycle Commuting: Could Bike Lane Investment Widen the Gap? *Journal of Planning Education and Research*, 44(1), 441-456.

Ermans, T. & Henry, A (2022). 'Waar zijn de auto's? De geografie van het autobezit van de huishoudens in Brussel en onmiddellijke rand.'

Good Move Observatorium: <https://data.mobility.brussels/home/nl/>