



VELO-CITY 2009

#2

NEWSLETTER

Fietsen in Brussel en België | 2^e uitgave | Januari 2009

Brussel fietsstad



De fiets is een efficiënt, gezond, snel en ecologisch vervoermiddel. Dat weet iedereen. Maar de fiets gebruiken in een grootstad als Brussel is voor vele bewoners, pendelaars en toeristen nog altijd geen evidentie. Het is dus aan Velo-city 2009 om te bewijzen dat fietsers in Brussel meer dan welkom zijn.

Brussel is dan wel een stad met een Europese uitstraling, met trekpleisters als de Grote Markt, het Atomium, Manneken Pis, de Art Nouveau, gezellige cafés en restaurants blijft het toch een beetje een dorp. Net daarom is het potentieel van fietsers zeer groot. 25 % van de verplaatsingen in Brussel is namelijk korter dan een kilometer en 60 % korter dan vijf kilometer.

De fiets opnieuw in het straatbeeld brengen, is vandaag al een van de pijlers van het Brusselse mobiliteitsbeleid. Zeg gerust dat de fiets aan een comeback bezig is. Want het thema van de conferentie – 'RE-CYCLING cities' – sluit perfect aan bij een tijdsgeslacht waarin tal van Europese steden de fiets opnieuw een belangrijke plaats in hun verkeersbeleid geven.

De Brusselse regering onderneemt heel

wat acties rond de fiets, infrastructuur, sensibilisering en vorming. Om het met de woorden van minister van Mobiliteit Pascal Smet te zeggen: "De sneeuwbal is aan het rollen gebracht. Met Velo-city 2009 geven we alle opgestarte projecten een duwtje in de rug zodat Brussel een echte fietsstad wordt." Laat deze comeback van de fiets in Brussel een inspiratiebron zijn voor andere grote steden.

Brussel wil de fiets zijn plaats in de stad teruggeven. Daarom is het geen toeval dat Velo-city dit jaar in Brussel georganiseerd wordt.

We hopen u talrijk te mogen verwelkomen. Het Velo-city 2009-team wenst u alvast het allerbeste toe voor 2009, en heel veel aangename fietsmomenten!



Schrijf u vanaf nu online in op www.velo-city2009.com

| Meer info op p.7 van deze editie. |

15^e editie Velo-city
| Re-cycling cities |



INHOUD

p. 1 Brussel fietsstad

p. 2 Even voorstellen ...
Team Mobiel Brussel

p. 3 & 4 Pierre-Jean Bertrand,
De fiets in Brussel, een goed
plan!

p. 5 Patrick D'Haese,
Vlaams en Brussels Fietsbeleid.

p. 6 Bernard Dehaye,
De fiets in België.

p. 7 Praktische info

WWW.VELO-CITY2009.COM



EVEN VOORSTELLEN ...



Team Mobiel Brussel



Het team van Mobiel Brussel:

Anne, Pedro, Roland, Tomas, Christophe, Florence, Gregory, Frederik, Danièle.

Andere medewerkers

(niet op de foto): Ulric, Pierre-Jean, Eric, Didier.

Op Mobiel Brussel werkt een enthousiaste ploeg van 13 personen aan het Brusselse fietsbeleid. Drie medewerkers van de directie Beleid, waaronder de fietsmanager, 4 tekenaars, 3 projectleiders, een verantwoordelijke 'markeringen', een fietspadencontroleur en een

verantwoordelijke 'programma-management' geven het fietsplan 2005-2009 vorm.

Elke week zitten ze rond de tafel om de vooruitgang van de projecten op te volgen. Dankzij hen hebben we markeringsplannen, fiets-

routes, communicatiecampagnes, fietskaarten ...

Op Velo-city 2009 kan je nader met hen kennismaken!



Beliris klinkt waarschijnlijk niet bekend in de oren. Toch speelt het een grote rol in Brussel. Niet alleen probeert het de nationale en internationale uitstraling van Brussel te verbeteren. Beliris, het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werkt ook aan de mobiliteit in onze hoofdstad.

Dat fietsers daarvan een essentieel onderdeel zijn, spreekt voor zich. Daarom werkt Beliris actief mee aan de organisatie van Velo-city 2009 via een fototentoonstelling. Brussel zal er te zien zijn van haar meest mobiele kant.

Waar in het verleden de nadruk eerder lag op een verbeterde mobiliteit voor de autogebruikers, tracht Beliris ondertussen veeleer de intermodaliteit te versterken. Niet alleen automobilisten, ook gebruikers van het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers krijgen de nodige aandacht. Beliris beëindigt weldra de werken aan de fietsroute Noord-Zuid. Het gaat om een fietspad langs de Vilvoordsesteenweg en het kanaal van Brussel, tussen de Antoon van Osslaan en de Van Praetbrug over zo'n 5 km.

Ook het creëren van veiligere schoolomgevingen met de inrichting van zones 30 bevordert de veiligheid voor de fietsers. Sinds 2004 ontwikkelt Beliris de Groene Wandeling, een wandel- en fietstraject van meer dan 60 km rondom het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Schrijf u vanaf nu online in op www.velo-city2009.com

| Meer info op p.7 van deze editie. |

DE FIETS IN BRUSSEL, EEN GOED PLAN!

Pierre-Jean Bertrand

Verantwoordelijke cel zwakke weggebruikers Mobiel Brussel



Op verzoek van de fietsverenigingen werd in 1990 een "Meneer Fiets" in het leven geroepen bij het Brusselse bestuur. Die heeft drie jaar lang samen met de GRACQ en Pro Velo geijverd voor de rol van de fiets in het regionale beleid.

Pro Velo is een vzw, opgericht door de verschillende fietsersverenigingen in Brussel. Ze werkt in opdracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De vzw organiseert en ondersteunt alle evenementen op initiatief van de administratie, zoals "Dring Dring", "Binnenband", een fietstocht voor de Grote Prijs Eddy Merckx en "Zonder auto, mobiel in de stad".

Pro Velo fungeerde in het verleden ook als studie bureau dat zich bezighield met de uitstippeling van een fietsroutenetwerk, het fietsbrevet, de vorming van ambtenaren en een gewestelijke fietsvoorlichtingsdienst in het leven riep. Pro Velo heeft samen met de administratie het gewestelijk fietsroutenetwerk op punt gesteld. Het werd opgenomen in het gewestelijk bestemmingsplan en het gewestelijk voersplan IRIS 1.

Met behulp van externe bureaus wist

"Meneer Fiets" de stedenbouwkundige vergunningen in de wacht te slepen voor de 4 regionale fietsroutes (\pm 50 km), gerealiseerd door de uitvoerende diensten. Vanaf 2000 nam het bestuur extra personeel (dagelijkse fietsers) aan, verspreid over de verschillende diensten.

Het Brussels fietsplan

In 2003 nam het gewest deel aan een Europees onderzoeksproject voor de evaluatie van haar fietsbeleid (BYPAD). Dat was een doorslaggevende factor in de vooruitgang van de rol van de fiets in Brussel. De audit werd gerealiseerd in samenwerking met de overheid, de gebruikersverenigingen en de politieke vertegenwoordigers.

Ons beleid kreeg een beoordeling van 32 %. De adviseur stelde toen een reeks maatregelen voor om meer aandacht te besteden aan de dagelijkse fietser bij het regionaal beleid. Op basis van deze maatregelen konden minister Pascal Smet en z'n administratie het fietsplan 2005-2009 laten goedkeuren door de regering. Het omvat 4 luiken: 'engineering', 'encouragement', 'education' en 'enforcement'.

Er werd één bestuurslid benoemd als fietsmanager. Z'n fundamentele taak was de coördinatie van dat fietsplan en de samenstelling van een task force die elke maandag alle fietsambtenaren samenbrengt die instaan voor het fietsprogramma (\pm 12 personen).



De uitwerking van het fietsplan wordt voortgezet op de verschillende domeinen, zowel op het niveau van de infrastructuur als op het niveau van de vorming van gemeentebesturen en van de publicatie van een Vademecum over de fietsinfrastructuur.

In 2006 kon met een nieuwe BYPAD de door het Gewest geboekte vooruitgang gemeten worden. Van 32 % steeg het Gewest naar 48 %.



Schrijf u vanaf nu online in op www.velo-city2009.com

| Meer info op p.7 van deze editie. |

VERVOLG ...



De fiets in Brussel, een goed plan!

De fietscommissie

Een fietscommissie bestaande uit alle fietsorganisaties, het bestuur en het kabinet begeleidt alle projecten die sinds 1990 door het bestuur uitgevoerd worden. Die commissie vergadert maandelijks over infrastructuurprojecten van het regionale fietsroutenetwerk en de fietskaart.

Sinds meer dan 5 jaar geeft het Gewest een fietskaart uit. Die wordt jaarlijks geüpdatet. Die toont alle fietsinfrastructuur en bevat ook reliëfverschillen. De fietskaart vind je op een website met alle informatie over fietsmobiliteit: www.fiets.iris-net.be.

Wat er nog rest ...

Ook bedrijven dragen hun steentje bij tot het fietsbeleid, namelijk met een bedrijfsvervoerplan (BVP). Het is verplicht vanaf 200 werknemers. Ook scholen hebben zo'n plan, namelijk een schoolvervoerplan (een ordonnantie m.b.t. dit plan wordt bovendien uitgewerkt).

Al deze maatregelen volstaan helaas niet om ervoor te zorgen dat 10 % van de verplaatsingen met de fiets gebeurt, zoals voorzien in het gewestelijk vervoersplan IRIS 1 voor 2005. De aanleg van regionale fietspaden verloopt traag door administratieve beslommingen

(het Gewest moet immers samenwerken met 19 gemeenten), het zone 30-beleid op lokale wegen is nog maar voor een derde van de wegen in voege en de ordonnantie die het parkeerbeleid regelt, is nog niet van kracht. Het resultaat: de wagen speelt nog altijd de hoofdrol.

Desondanks is de fiets vandaag goed voor 5 % van de verplaatsingen, terwijl toch een groot deel van de infrastructuur nog gerealiseerd moet worden en self-servicefietsen begin 2009 in Brussel in het straatbeeld verschijnen.

Velo-city is de gelegenheid voor het Gewest om vooruitgang te boeken in veel projecten, maar ook een buitenkans om de fietser in de kijker te zetten, zowel in Brussel zelf als bij de Europese instellingen.



Schrijf u vanaf nu online in op www.velo-city2009.com
| Meer info op p.7 van deze editie. |

VLAAMS EN BRUSSELS FIETSBELEID



Patrick D'Haese, Algemeen directeur Fietsersbond

België is een complex land met vele verschillen. Niet alleen is er het verschil in taal, cultuur en economie. Ook mobiliteit en het gebruik van de fiets verschillen aanzienlijk in het noorden en het zuiden van het land. In Vlaanderen gaat ongeveer 12 % van de pendelaars dagelijks met de fiets naar het werk. Trips naar school vertegenwoordigen zelfs meer dan 20 %. In Wallonië en Brussel bedraagt dat cijfer slechts 4 tot 5 %. Is daar een verklaring voor? Misschien is het reliëf in Wallonië iets heuvelachtiger, maar een stad als Namen, een echte studentenstad, is even vlak als Gent of Antwerpen. Ook de regenval is ongeveer gelijk: het regent ongeveer 6 % van de tijd.



heid investeert jaarlijks ongeveer 60 miljoen euro in nieuwe fietspaden en de Fietsersbond geeft aan dat dat bedrag nog een extra boost moet krijgen. Want slechts 23 % van het bovenlokaal fietsroutenetwerk kan gebruikt worden voor veilige thuis-werk- en thuis-schoolverplaatsingen. 77 % moet dus nog aangepast worden in de volgende decennia. Enkel wanneer fietsen naar school, de winkel, een cultureel evenement veilig en comfortabel is, zullen mensen ook daadwerkelijk de fiets nemen. Nu is dat nog niet het geval: in Vlaanderen gaat nog altijd 42 % van de werknemers die binnen 5 km van hun werk wonen, met de wagen naar het werk.

Brussel is een ander verhaal: het is een stad met ongeveer 1 miljoen inwoners. Er is dus minder ruimte en Brussel heeft er in de geschiedenis alles aan gedaan om het de wagen zo makkelijk mogelijk te maken in de stad. In vergelijking met Vlaanderen kwam het geloof in duurzame stedelijke vervoermiddelen zoals de fiets en het openbaar vervoer veel later en het is pas de afgelopen jaren dat de fiets erkend werd als een deel van de oplossing van de complexe verkeerssituatie in Brussel. In dat opzicht kan Brussel als gaststad voor Velo-city 2009 een belangrijk signaal geven naar

alle beleidsmakers in het Brussels Gewest. Het is het bewijs dat ze de juiste stap hebben gezet naar een duurzaam stedelijk transportbeleid.

De Fietsersbond wil het mensen mogelijk maken om vaker en op een veilige manier de fiets te nemen. De vzw behartigt de belangen van fietsers in Vlaamse en Brusselse gemeenten. De organisatie telt meer dan 40 lokale vrijwilligersafdelingen die op lokaal niveau ijveren voor fietsvriendelijke gemeenten.

<http://www.fietsersbond.be/>



Schrijf u vanaf nu online in op www.velo-city2009.com
| Meer info op p.7 van deze editie. |

DE FIETS IN BELGIË



Bernard Dehaye, voorzitter GRACQ

Welke rol bekleedt de fiets in België?



De fiets verdient een hoofdrol in stedelijke mobiliteit. Want fietsen is goed voor de volksgezondheid: wie te weinig beweegt, kan zijn conditie opkrikken door de fiets te nemen. Het helpt ook bij de beperking van de CO₂-uitstoot, is een klimaatvriendelijk alternatief en is een remedie voor de files in en rond onze steden. De fiets past dus perfect in een combinatie van duurzame vervoermiddelen.

Toch staan mensen nog altijd niet te dringen om met de fiets naar het werk en naar school te gaan, te winkelen, en naar een sport- of hobbyclub te gaan. Daarom moet de overheid massaal en snel investeren in een veilig en bewegwijzerd fietsroutenetwerk en meer kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur realiseren op drukke of snelle wegen, zonder daarbij de beveiligde parkeerruimtes voor korte of lange duur te vergeten.

Eenzijds valt in België het wegenbeleid

onder de bevoegdheid van de regionale regeringen (Vlaanderen, Wallonië en Brussel). Voor de rol van de fiets als vervoermiddel hanteren ze daarbij zeer verschillende ambities, ook als het gaat om financiële middelen die gemeenten aansporen om hun eigen fietspaden te realiseren (90 % van de Belgische wegen zijn gemeentewegen). Anderzijds behoren de voordelen voor de volksgezondheid tot het federale pakket en is de overdracht tussen de federale overheid en de gewesten een onderwerp van communautaire onenigheid.

Er kan echter niet aan fietsbeleid gedacht worden zonder een nieuw evenwicht in de openbare ruimte te creëren, en zonder te vrezen voor de noodzaak van de wagen, die de afgelopen decennia een onevenredig deel van deze openbare ruimte heeft opgeëist.

Eigenlijk kan het fietsgebruik enkel aangemoedigd worden als dat ook fiscaal gebeurt (verplichte hogere kilometervergoedingen, minder btw) en als het gebruik van de wagen daarentegen ontmoedigd wordt (fiscaal, parkeertarieven). Kortom, er kan op talrijke, transversale niveaus ingegrepen worden, maar er is vaak een politieke stimulant nodig. Om nog maar te zwijgen van de rol van de media die het imago van de fiets zouden moeten opvijzelen.

De organisatie van Velo-city 2009 in Brussel is dus een buitenkans voor fietsersverenigingen om de Belgische overheid aan te sporen zich te spiegelen aan buitenlandse voorbeelden. Enkel zo kan overal in België, en zelfs in Wallonië, de fiets een volwaardig vervoermiddel worden, dat de bevolking graag gebruikt voor hun talrijke korte verplaatsingen, waarvoor de wagen niet onmisbaar is!

GRACQ staat voor Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens en promoot het gebruik van de fiets. De organisatie is actief in Brussel en Wallonië en werkt samen met partnerorganisaties in Vlaanderen, Frankrijk en heel Europa.

<http://www.gracq.org/organisation/index.html>



Schrijf u vanaf nu online in op www.velo-city2009.com

| Meer info op p.7 van deze editie. |

VELO-CITY 2009

Praktische info

| Online-inschrijven is mogelijk vanaf 15 januari 2009 |

Tarieven:

**Volledig programma van 12 t.e.m. 15 mei 2009
(per persoon):**

Particulieren: €800

Leden van ECF of van een fietsersvereniging: €300

Per dag (per persoon):

Particulieren: €250

**Surf voor het volledige programma naar:
www.velo-city2009.com/programma.html**

CALL FOR POSTERS – DEADLINE 31 JANUARI 2009:

Alle **Velo-city**-deelnemers worden uitgenodigd om een posterabstract in te dienen voor 31 januari. Op **Velo-city** wordt een permanente postertentoonstelling georganiseerd die open staat voor het grote publiek. De 3 beste posters worden genomineerd voor een presentatie op de laatste dag van de conferentie die doorgaat in het Europees parlement. Surf snel naar www.velo-city2009.com.

Be a Brussels host!

De organisatie wil een beroep doen op de hartelijkheid van de Brusselaars om leden van lokale fietsersverenigingen een hartelijk onthaal met gratis verblijf aan te bieden. Geïnteresseerden kunnen zich kandidaat stellen door de vragenlijst op de website in te vullen <http://www.velo-city2009.com/download-nl.html>.



CONTACTPERSONEN

• Conference Director
Radjiny Schiltz
radjiny.schiltz@velo-city2009.com

• Programme Director
Tim Asperges
tim.asperges@velo-city2009.com

• ECF: Velo-city Series Director:
Bernhard Ensink
b.ensink@ecf.com

**Uitgave 3 van deze nieuwsbrief
is in februari online.**

Voor meer informatie of suggesties:
info@velo-city2009.com