



BITS

BICYCLE TRAFFIC INDICATORS

IDENTIFICATION AND HARMONIZATION OF DATA SOURCES

Eindrapport – februari 2010

Eric Cornélis et Julien Descamps¹, Davy Janssens et Grete Gysen²

¹Groupe de Recherche sur les Transports (GRT),
Université de Namur (FUNDP),
Rempart de la Vierge – B-5000 Namur, Belgique
Email : eric.cornelis@math.fundp.ac.be et julien.descamps@math.fundp.ac.be

²Instituut voor Mobiliteit (IMOB)
Universiteit Hasselt - Campus Diepenbeek
Wetenschapspark, 5 bus 6 – B-3590 Diepenbeek, België
Email : Davy.Janssens@uhasselt.be et Grete.Gysen@uhasselt.be



Avenue Louise 231
Louizalaan 231
B-1050 Brussels
Belgium
Tel: + 32 (0)2 238 34 11 – Fax: + 32 (0)2 230 59 12
<http://www.belspo.be>

Contact person: Georges Jamart
+ 32 (0)2 238 36 90

Neither the Belgian Science Policy nor any person acting on behalf of the Belgian Science Policy is responsible for the use which might be made of the following information. The authors are responsible for the content.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without indicating the reference :

E. Cornélis, J. Descamps, D. Janssens, G. Gysen : “**Bicycle traffic indicators identification and harmonization of data sources – BITS**” - Final Report. Brussels - Belgian Science Policy 2010 – 92p. (Action in support of the federal authority's strategic priorities)

Inhoudsopgave

SAMENVATTING

INLEIDING

1. CONTEXT	5
2. OPBOUW RAPPORT	5

DEEL 1 : FIETSINFRASTRUCTUUR

1 VLAANDEREN.....	6
1.1 Planning.....	6
1.2 Inventarisatie	8
1.2.1 Vlaamse overheid	8
1.2.2 Provincie.....	8
1.2.3 Gemeente.....	9
1.3 Evaluatie.....	9
1.3.1 Vlaanderen	9
1.3.2 Gemeente.....	11
1.3.3 Fietsersbond (meetfiets).....	11
1.3.4 Landelijke tevredenheidsindex (wegen, voetpaden en fietspaden).....	12
2 REGION WALLONNE.....	13
2.1 Introduction	13
2.2 Le RAVeL	14
2.3 Les PICVerts.....	16
2.4 Le Schéma Directeur cyclable régional	17
2.5 Évaluation.....	19
3 REGION BRUXELLES-CAPITALE	20
3.1 Introduction	20
3.2 Les ICR.....	21
3.3 Les ICC.....	22
3.4 La Promenade Verte	22
3.5 Le Plan Directeur 2005-2009	23
3.6 Évaluation.....	24

DEEL 2 : FIETSBEZIT

1 INLEIDING.....	29
2 BELGIË.....	29
3 VLAANDEREN.....	32
4 WALLONIE.....	33
5 REGION BRUXELLES-CAPITALE	33
6 FIETSENDIEFSTAL	33

DEEL 3 : FIETSGEBRUIK

1	BELGIË.....	39
1.1	Vergeleken met andere Europese landen	39
1.2	diagnostiek woon-werkverkeer.....	39
2	VLAANDEREN.....	50
2.1	Fietsgebruik naar afgelegde afstand	50
2.2	Fietsgebruik opgedeeld naar motief.....	51
2.3	Fietsgebruik in het woon-werkverkeer	54
2.4	Fietsgebruik in het woon-schoolverkeer	55
2.5	Fietsgebruik in het woon-winkerverkeer	56
2.6	Fietsgebruik opgedeeld naar socio-demografische achtergrond	56
2.7	Fiets als vervoermiddel bij voor- en natransport.....	58
3	WALLONIE.....	59
4	REGION BRUXELLES-CAPITALE	62
5	LES ACCIDENTS DE VELO	68
5.1	Au niveau fédéral	68
5.2	En Wallonie	69
5.3	En Flandre.....	71
5.4	En Région Bruxelles Capitale	73

DEEL 4 : ECONOMISCHE EVALUATIE VAN HET FIETSGEBRUIK

1	FIETSINDUSTRIE.....	75
1.1	Uitgaven	75
1.2	Inkomsten.....	75
1.3	Statistiques sur la production	80
2	OVERHEID.....	85
2.1	Uitgaven	85
2.2	Inkomsten.....	87
3	HUISHOUDENS.....	87

CONCLUSIES

1	FIETSINFRASTRUCTUUR.....	91
2	FIETSBEZIT.....	91
3	FIETSGEBRUIK	91
4	ECONOMISCHE EVALUATIE VAN HET FIETSGEBRUIK	92

1. CONTEXT

De steeds toenemende groei van de auto heeft negatieve gevolgen voor onder meer het milieu, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid. Hierdoor ontstaat er vanuit de overheid meer interesse om een modalshift naar duurzame vervoerswijzen te stimuleren. Zo werden er al meerdere beleidsdoelstellingen vastgesteld m.b.t. het verhogen van het fietsgebruik. Deze doelstellingen worden omgezet in acties. Voor de beoordeling en de verdere uitwerking van deze acties, is kwantitatieve informatie vereist.

Inzake transport en vervoer zijn er heel wat statistische indicatoren beschikbaar. Toch stellen we vast dat met betrekking tot de fiets de beschikbare indicatoren gebaseerd zijn op een beperkt aantal gegevens. Het doel van dit rapport is de statistische indicatoren m.b.t. het fietsgebruik te inventariseren en te verbeteren door de lacunes aan te geven en oplossingen voor te stellen om deze leemten aan te pakken.

2. OPBOUW RAPPORT

Bij de analyse van het fietsgebruik zullen we ons niet alleen beperken tot de mate waarin de fiets als vervoermiddel gebruikt wordt, maar worden er ook gegevens verzameld m.b.t. de fietsinfrastructuur, het fietsbezit en de economische evaluatie van fietsgebruik. Vandaar de opdeling van het rapport in 4 delen nl.:

- Fietsinfrastructuur;
- fietsbezit;
- fietsgebruik;
- economische evaluatie van fietsgebruik.

In elk deel worden de data die beschikbaar zijn voor de 3 gewesten nl. Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afzonderlijk besproken.

DEEL 1 : FIETSINFRASTRUCTUUR

Een goede fietsinfrastructuur is noodzakelijk om meer mensen op de fiets te krijgen. Op meerdere niveaus wordt er vanuit de overheid gewerkt aan de realisatie van een fietsroutenetwerk. Zowel de gewesten, provincies als gemeenten zijn verantwoordelijk voor een onderdeel van dit netwerk.

Tot op heden bestaat er geen overzicht van de bestaande fietsinfrastructuur in België. In dit deel willen we zoveel mogelijk data verzamelen m.b.t. de bestaande fietsinfrastructuur. Onder fietsinfrastructuur verstaan we op de eerste plaats het fietsroutenetwerk.

1 VLAANDEREN

We kunnen de gegevens m.b.t. het fietsroutenetwerk in Vlaanderen opdelen in 3 groepen nl. het geplande fietsroutenetwerk, het bestaande fietsroutenetwerk en de evaluatie van dit netwerk.

1.1 Planning

Zowel op provinciaal als gemeentelijk niveau zijn er gegevens m.b.t. het geplande fietsroutenetwerk. In 1999 engageerden de provincies en de Vlaamse overheid zich om samen een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uit te tekenen en te realiseren. In overleg met de gemeenten werd dit netwerk uitgetekend. Dit heeft ongeveer 2 jaar geduurd. Sinds 2001 is men bezig met de realisatie ervan. Het functioneel fietsroutenetwerk moet mensen stimuleren om de fiets te gebruiken voor functionele verplaatsingen naar het werk, de winkel of naar school. Het fietsnetwerk verbindt de grotere woonkernen met attractiepolen (bedrijven, scholen, ...). Er zijn drie soorten fietsroutes:

- functionele routes: verzorgen de verbinding tussen de woonkernen en de attractiepolen
- hoofdroutes: realiseren een snelle verbinding tussen twee kernen en bestaan uit jaagpaden en oude spoorwegbeddingen
- alternatieve routes: vormen een alternatief traject op de hoofdroutes.

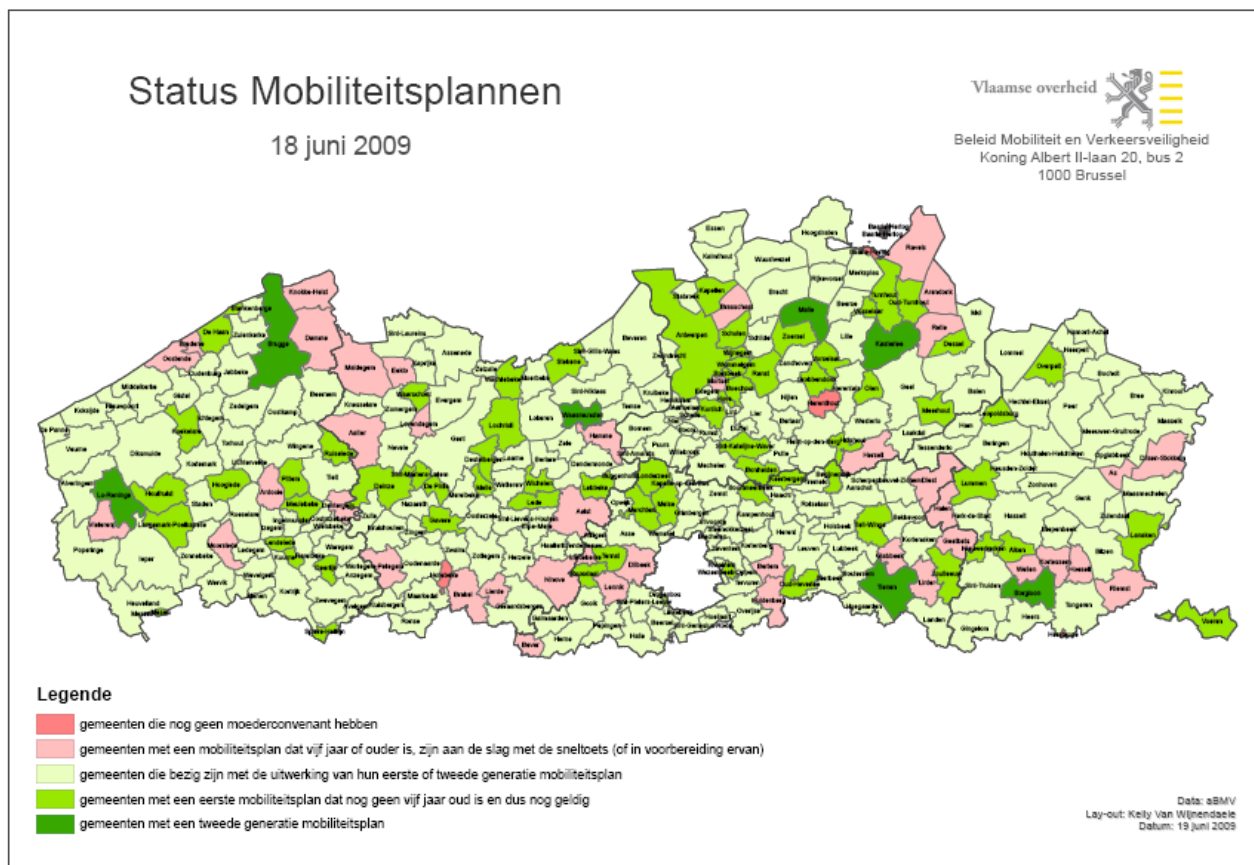
Voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk kunnen de gemeenten via de provincies en de Vlaamse overheid subsidies bekomen.

Sinds 1998 worden in het kader van het mobiliteitsconvenant op lokaal niveau gemeentelijke mobiliteitsplannen gemaakt. Het gemeentelijk mobiliteitsplan is het kader voor de projecten en acties die via de modules (onder een koepelmodule) van het mobiliteitsconvenant gerealiseerd kunnen worden. Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is de basis voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Bijvoorbeeld om een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid uit te tekenen langs de gemeentelijke straten en pleinen, schoolomgevingen verkeersveiliger te maken, een lokaal fietsroutenetwerk uit te bouwen, enz. ...

De meeste gemeentelijke mobiliteitsplannen beschikken over een kaart waarop het lokaal fietsroutenetwerk wordt aangegeven. Bij de recentere plannen (tweede generatie mobiliteitsplannen) is er een link met het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Spijtig genoeg werden er tot op heden geen eenduidige afspraken gemaakt over de indeling van het lokaal fietsroutenetwerk. De ene gemeente heeft het over een regionaal, lokaal en recreatief fietsnetwerk, de andere gebruikt de indeling hoofdroute, functionele fietsroute, alternatieve functionele fietsroute en lokale fietsroute. Naast de opbouw van het fietsnetwerk werd in een aantal gemeentelijke mobiliteitsplannen een inventaris van het

fietsnetwerk opgenomen waarbij knelpunten zoals barrières of ontbrekende fietsinfrastructuur in kaart werden gebracht. De gemeentelijke mobiliteitsplannen zijn via de gemeenten beschikbaar in digitale of analoge vorm.

kaart 1 geeft een overzicht van de status van de gemeentelijke mobiliteitsplannen op 18 juni 2009. Meteen valt op dat een groot deel van de gemeenten bezig zijn met de uitwerking van hun eerste of tweede generatie mobiliteitsplannen. Sinds 2007 worden de eerste generatie gemeentelijke mobiliteitsplannen onderworpen aan een sneltoets. Hiermee wil men de actualiteitswaarde van het plan toetsen. Men gaat onder meer na of de planningscontext van het bestaande mobiliteitsplan veranderde, er andere beleidsdomeinen zijn waarop het plan dient afgestemd en er thema's onbehandeld zijn gebleven en/of onvoldoende werden uitgewerkt. Het kan zijn dat het mobiliteitsplan wordt bevestigd zodat een actualisering van het actieprogramma volstaat, of dat er een bijsturing gebeurt (we spreken van 'verbreden' = aandacht voor nieuwe thema's of 'verdiepen' = verfijnen van behandelde elementen) of in het andere geval dat er een totale vernieuwing van het mobiliteitsplan aan de orde is.



kaart 1 Status mobiliteitsplannen toestand 18 juni 2009

bron : Vlaamse overheid, departement mobiliteit en openbare werken, beleid mobiliteit en verkeersveiligheid

1.2 Inventarisatie

Op dit moment kunnen we niet zeggen hoeveel kilometers fietspaden we in Vlaanderen hebben. Toch zijn er binnen verschillende instanties en organisaties gegevens beschikbaar over de lengte van het fietsroutenetwerk. De Vlaamse overheid inventariseert de fietspaden langs de gewestwegen. De provincies doen dit voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Een aantal steden en gemeenten doen dit voor het lokaal fietsroutenetwerk.

1.2.1 Vlaamse overheid

De Vlaamse overheid maakt gebruik van de Algemene Databank Agentschap Wegen en Verkeer kortweg ADA-databank. Alle zichtbare infrastructuur langs de gewestwegen wordt opgemeten en in de ADA gegevensbank opgeslagen. Dagelijks worden infrastructuurelementen zoals onder meer fietspaden, verkeersborden, rijstroken en snelheidsregimes opgemeten. Het doel van deze informatie is beleidsbeslissingen te ondersteunen om bijvoorbeeld te bepalen hoeveel kilometer fietspaden moeten worden onderhouden of nieuw aangelegd. De meetopdrachten worden per thema georganiseerd met centraal door de Commissie Zichtbare Infrastructuur vastgelegde criteria. Het thema 'fietspaden' werd in 2008 afgerond en nam anderhalf jaar in beslag. Alle opmetingen werden manueel in het webgebaseerde GIS systeem van het Agentschap Wegen en Verkeer ingebracht met de kilometerpalen als referentiepunten aangevuld met bijkomende informatie m.b.t. de fietsinfrastructuur:

- type: verhoogd of niet verhoogd;
- tussenstrook (afstand tot de rijbaan);
- breedte fietspad;
- enkel of dubbelrichtingsfietspad;
- type verharding (beton enz...).

De ADA-databank is niet extern toegankelijk. Het agentschap wegen en verkeer brengt jaarlijks verslag uit m.b.t. de investeringen in fietspaden langs gewestwegen. Deze rapporten zijn voor iedereen toegankelijk via hun website (<http://www.wegen.vlaanderen.be/communicatie/jaarverslag/>)

Daarnaast is er voor wat betreft de investeringen in fietspaden informatie (algemene bedragen) terug te vinden in de publiek toegankelijke 'beleidsbrieven' van de ministers. Sinds 2006 wordt er door de Vlaamse overheid jaarlijks €60 miljoen geïnvesteerd in de aanleg van fietsinfrastructuur. Hiervan gaat €20 miljoen naar eigen investeringen langs gewestwegen, €30 miljoen naar convenantgebonden modules (module 12 en 13) en €10 miljoen naar het fietsfonds. De middelen worden dus niet enkel ingezet op fietspaden langs gewestwegen maar worden ook gebruikt voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk langs gemeentewegen.

1.2.2 Provincie

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk wordt door de 5 provincies op regelmatige basis geactualiseerd. Zij geven deze informatie door aan de Vlaamse overheid, die deze op hun beurt toevoegen aan de ADA-databank.

De actualisatie gebeurt op basis van de subsidiedossiers.

1.2.3 Gemeente

Er is geen centrale databank van de gemeentelijke fietsinfrastructuur. Afhankelijk van de prioriteiten binnen de gemeenten wordt op regelmatige basis een inventaris van het bestaande fietsrouten netwerk gemaakt. De aanleiding hiervoor kan de opmaak of herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan of een meerjarenplanning zijn. Zo heeft de stad Gent bijvoorbeeld (in 2009) in het kader van een meerjarenplanning eenmalig de fietspaden laten inventariseren. Hiervoor werden onder meer de lengte, de breedte en het type van het fietspad geïnventariseerd. Daarnaast heeft de wegdienst een polygonenbestand van het openbaar domein van de stad met info over staat, materiaal en juridisch statuut van de betreffende oppervlakten. Deze informatie wordt continu geüpdatet.

1.3 Evaluatie

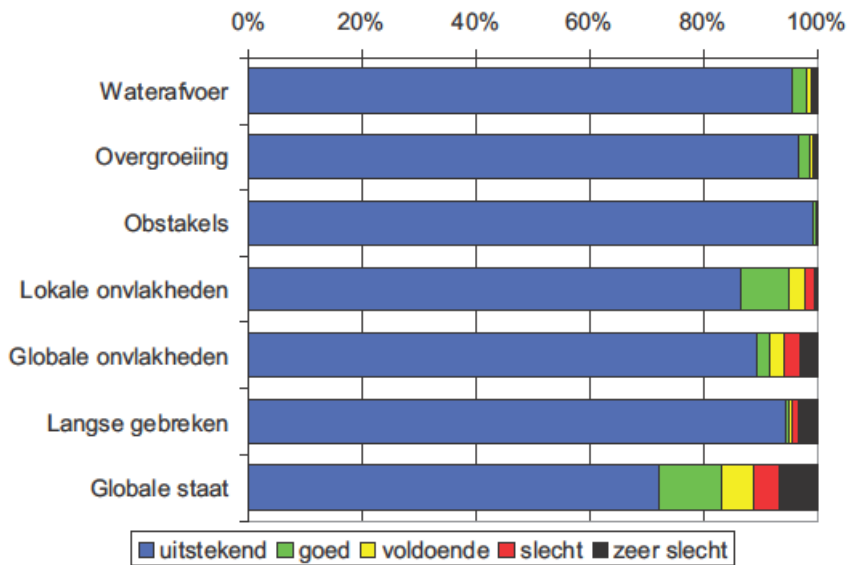
De evaluatie van de fietspaden is vooral een zaak van het Vlaams gewest en de gemeenten. Op termijn zullen zij de enige wegbeheerders zijn.

1.3.1 Vlaanderen

Sinds 2007 wordt de staat van de fietspaden langs gewestwegen in kaart gebracht. Men heeft de ambitie om dit tweejaarlijks te hernemen. Deze informatie geeft input bij het vastleggen van de prioriteiten van het structureel onderhoud van de fietspaden langs de gewestwegen. In eerste instantie werd er voornamelijk gekeken naar de staat van de infrastructuur. Volgende elementen werden opgemeten:

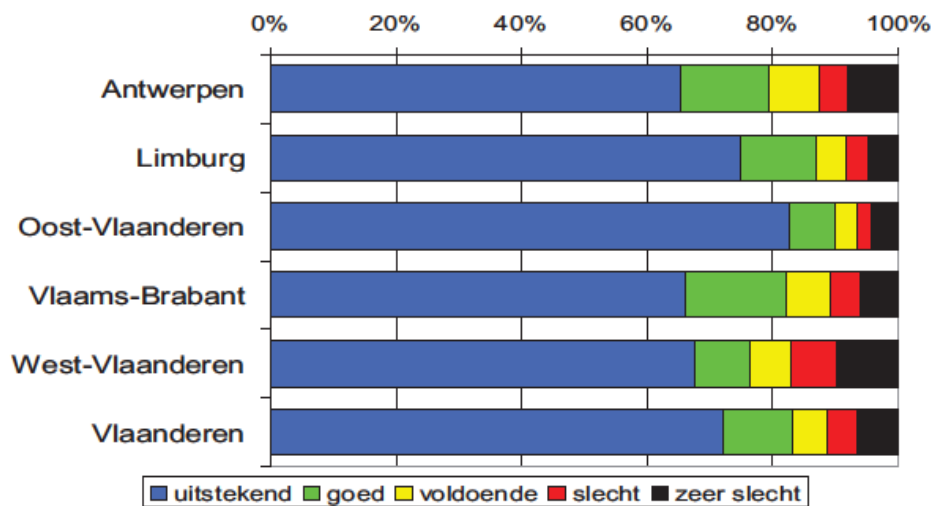
- Structuurparameters:
 - Lokale onvlakheden;
 - globale onvlakheden;
 - langse gebreken.
- Onderhoudsparameters:
 - Waterafvoer;
 - overgroeiing;
 - obstakels.

Uit grafiek 1 blijkt dat meer dan 80% van de fietspaden langs gewestwegen in 2007 globaal gezien goed tot uitstekend zijn. De provincies Oost-Vlaanderen en Limburg scoren het best, respectievelijk 82% en 75% van de fietspaden langs de gewestwegen zijn uitstekend. Antwerpen, Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen scoren met ongeveer 65% een stuk lager. (zie grafiek 2)



grafiek 1 Inspectie van de staat van de fietspaden langs gewestwegen - overzicht gebreken - (toestand 2007)

bron : Vlaamse overheid, departement mobiliteit en openbare werken, beleid mobiliteit en verkeersveiligheid



Vlaanderen	72.1 %	11.0 %	5.8 %	4.4 %	6.7 %
(km)	(4635)	(705)	(370)	(285)	(434)

grafiek 2 Inspectie van de staat van de fietspaden langs gewestwegen - vergelijking Vlaamse provincies (toestand 2007)

bron : Vlaamse overheid, departement mobiliteit en openbare werken, beleid mobiliteit en verkeersveiligheid

In 2009 wil men de conformiteit van de bestaande fietsinfrastructuur met het vademecum fietsvoorzieningen en punctuele situaties zoals bijvoorbeeld kruispunten, bushaltes en rotondes mee inventariseren. Op deze manier wil men de kwaliteit van het fietspad niet alleen laten afhangen van de kwaliteit van de bestrating.

1.3.2 Gemeente

De Vlaamse gemeenten maken zelden een evaluatie van hun fietsnetwerk. Als dit al gebeurt is dit in functie van de opmaak van een meerjarenplanning of de herziening van hun mobiliteitsplan. Bijvoorbeeld in de stad Genk worden jaarlijks de fietspaden afgereden en maakt men een overzicht van de gebreken aan het bestaande netwerk. Op basis van deze informatie wordt het fietsnetwerk verbeterd.

1.3.3 Fietsersbond (meetfiets)

Samen met het OCW (Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw) en de Faculteit Bewegings- en Revalidatiewetenschappen van de KULeuven heeft de fietsersbond (in 2007-2008) de kwaliteit van de fietspaden onderzocht. In 31 gemeenten verspreid over de 5 Vlaamse provincies werden meer dan 1400 kilometer fietspad in kaart gebracht. Voor de evaluatie van de fietspaden werden drie elementen onderzocht:

- het trillingscomfort (trillingen en schokken tijdens het fietsen)
- de breedte van het fietspad
- veiligheidsafstand/buffer van het fietspad ten opzichte van de ernaast liggende rijbaan

De comforttrillingsmetingen werden uitgevoerd met een meetfiets ontwikkeld door de KULeuven. Deze fiets heeft een meettoestel dat via sensoren de trillingen registreert, meet en verwerkt. De materiaalkeuze voor de wegbedekking, de grootte van de schok(ken) op het fietspad en bij het op- en afrijden van het fietspad en het aantal "indalingen" bij kruising van garage-ingang of oprit hebben een invloed op het trillingscomfort. Voor de waardering van de breedte van het fietspad werden de richtlijnen van het fietsvademedecum als basis gebruikt. Bij de evaluatie van de buffer t.o.v. de rijweg werd onder meer rekening gehouden met de snelheid op de parallelle rijweg en het enkel- of dubbelrichtingskarakter van het fietspad.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat globaal genomen de kwaliteit van de Vlaamse fietspaden veel beter kan. Elk van de 3 parameters kreeg een score op 10. Voor alle gemeentelijke fietspaden is het trillingscomfort 4,75 op 10, het breedtecomfort 5,22 op 10 en het buffercomfort 6,44 op 10. De resultaten liggen ver onder de doelscore namelijk 8 op 10 van dit onderzoek. De gewestelijke fietspaden scoren met 5,15 op 10 iets beter wat betreft het trillingscomfort. Het breedte- en buffercomfort liggen met respectievelijk 5,22 en 6,62 in dezelfde lijn. Er is een groot verschil tussen de gemeenten onderling de scores variëren van goed (8/10) tot slecht of zeer slecht (1,5/10). Een groot deel van de gemeentelijke fietspaden heeft een trillingscomfortscore onder de 5. Naast de aanleg van nieuwe fietspaden is er duidelijk nood aan de verbetering en opwaardering van de bestaande fietsinfrastructuur.

Uit het rapport blijkt dat de gehanteerde onderzoeksmethode objectief en betrouwbaar is. Naar de toekomst toe wil men deze methode bij de gewestelijke en lokale overheden aanbevelen. Hiermee wil men het gevoerde infrastructuurbeleid voor fietspaden inzake comfort evalueren en bijsturen. In dit verband heeft de Vlaamse overheid 5 meetfietsen

aangekocht. De gemeenten kunnen hierover beschikken. De evaluatie van het comfort van de fietspaden ligt voor een groot deel in handen van de gemeenten.



Meetfiets (bron: fietsersbond)

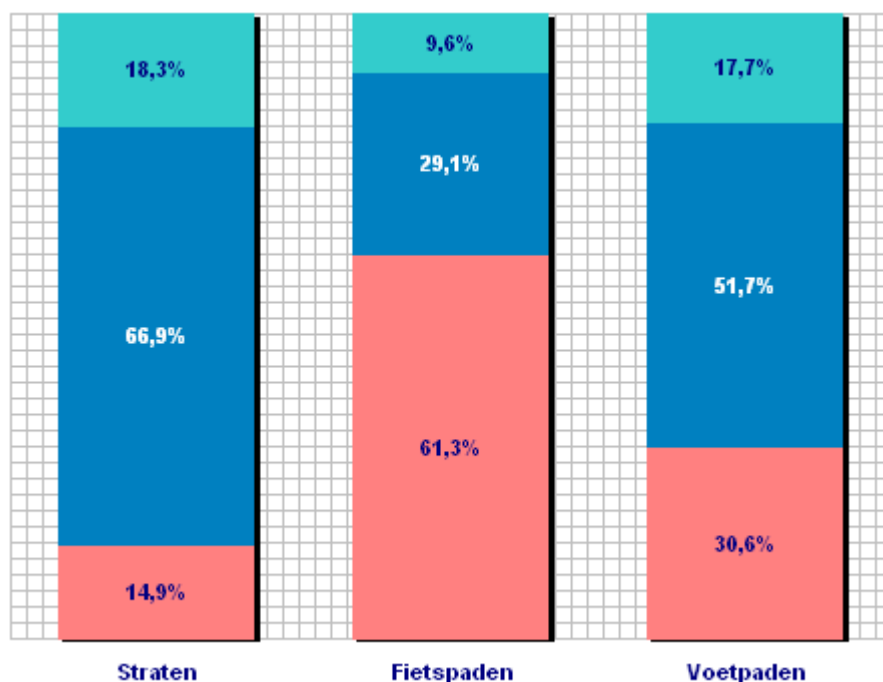
1.3.4 Landelijke tevredenheidsindex (wegen, voetpaden en fietspaden)

In de Algemene socio-economische enquête 2001 werd onderzocht hoe tevreden de inwoners van ons land zijn over de straten, de fietspaden en de voetpaden in hun buurt. Ondanks het feit dat deze gegevens minder geschikt zijn voor analyses worden ze toch opgenomen in dit rapport. De resultaten zijn namelijk bruikbaar om de evolutie van de tevredenheid aan te tonen.

Uit de Algemene socio-economische enquête 2001 blijkt dat de Belgen het meest tevreden zijn over de straten. De landelijke tevredenheidsindex bedraagt 103,4. Er zijn dus iets meer enthousiaste dan ontevreden huishoudens. De bevolking is heel wat minder tevreden over de voet- en fietspaden in de buurt. De tevredenheidsindex is respectievelijk 87,1. en 48,3. De tevredenheid over de fietspaden ligt beduidend lager. De Belg is in het algemeen niet tevreden over de kwaliteit en het aanbod van de fietspaden in zijn directe omgeving. Voor Vlaanderen noteren we een tevredenheidsindex van 62,8, de cijfers voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Wallonië liggen veel lager, respectievelijk 35,6 en 22,8. Eén op tien van de huishoudens verklaart dat hun buurt heel goed voorzien is van fietspaden. Ongeveer drie op tien van de huishoudens vinden het aanbod normaal en zes op tien vinden het aanbod ontoereikend. Acht van de tien huishoudens in Wallonië, zeven van de tien in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en iets meer dan de helft van de Vlaamse huishoudens vinden het aanbod aan fietspaden slecht.

De tevredenheidsindex van de fietspaden is met 73,8 het hoogst in de provincie Limburg. De provincie Antwerpen scoort met 68,6 op één na het best. De andere provincies in Vlaanderen nl. West-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen scoren achtereenvolgens 66,7, 55,3 en 52,0. In de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest noteren we een tevredenheidsindex van 35,6. In Wallonië is de index bedroevend laag. Waals-Brabant heeft er een van 30,9, Henegouwen van 28,5, Luxemburg van 21,9, Namen van 20,3 en Luik van 14,1. Tot slot zijn in 585 van de 589 Belgische gemeenten meer misnoegde dan tevreden huishoudens te vinden. Slechts in vier gemeenten is het aantal enthousiastelingen groter dan het aantal ontevredenen, namelijk in Wijnegem, Schelle, Zutendaal en As. Bovenaan in de rangschikking vindt men vooral Antwerpse en Limburgse gemeenten, naast een paar kustgemeenten (Knokke-Heist, Blankenberge en Bredene). De gemeenten waar men over het algemeen het meest negatief oordeelt over het aanbod bevinden zich allemaal in Wallonië.

Als randbemerking willen we meegeven dat de cijfers dateren van 2001 en dat er sindsdien heel wat investeringen zijn gebeurd in de uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk. We vermoeden dat de huidige tevredenheid van de bevolking een stuk hoger zal liggen.



grafiek 3 tevredenheidsindex wegen, fiets- en voetpaden

bron : FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, Algemene socio-economische enquête 2001

2 REGION WALLONNE

2.1 Introduction

La Région Wallonne possède de nombreuses infrastructures dédiées aux cyclistes. Ces infrastructures sont principalement du ressort de la Région. Les pistes cyclables et autres aménagements longent des routes régionales (comme par exemple la N4 entre Wavre et Namur; la N507, entre Tournai et la frontière française en direction de Saint-Amand-les-Eaux, etc.), les routes provinciales et enfin les routes communales. D'autres infrastructures viennent compléter ce réseau, nous en parlerons ci-dessous. Mais avant cela, il est peut-être utile de rappeler que la prise de conscience de l'importance des déplacements à vélo est assez récente dans la partie sud du pays (on verra que cela est aussi le cas, en moindre mesure, en Région Bruxelloise). Jusqu'il y a peu, il n'y avait que peu de moyens de financement mis à disposition pour la mise en place et/ou l'amélioration des infrastructures cyclables en Région Wallonne. Cela vaut également pour tous les aspects entourant ce domaine, c'est-à-dire, entre autres, la sensibilisation des usagers à la « faiblesse » des cyclistes, des activités veillant à promouvoir l'utilisation du vélo,... Cette prise de conscience tardive a eu pour effet que la problématique du vélo en général entre seulement maintenant réellement dans les mœurs de la population locale.

Comme nous l'avons dit précédemment, d'autres réseaux viennent (ou viendront) compléter les infrastructures existantes le long des axes routiers.

Le premier de ceux-ci est le RAVeL (Réseau autonome de voies lentes) qui traverse la région de part en part. Le second est le réseau PICVerts (Plans d'Itinéraires communaux verts), qui est mis en place au niveau communal. Enfin, dernier réseau, le Schéma directeur cyclable régional : ce réseau en est encore à ses balbutiements et n'existe pas encore sur le terrain, mais il a cependant un objectif extrêmement ambitieux : relier une série de pôles de la Région Wallonne entre eux ainsi qu'avec des pôles frontaliers dans les pays voisins par des voies cyclables.

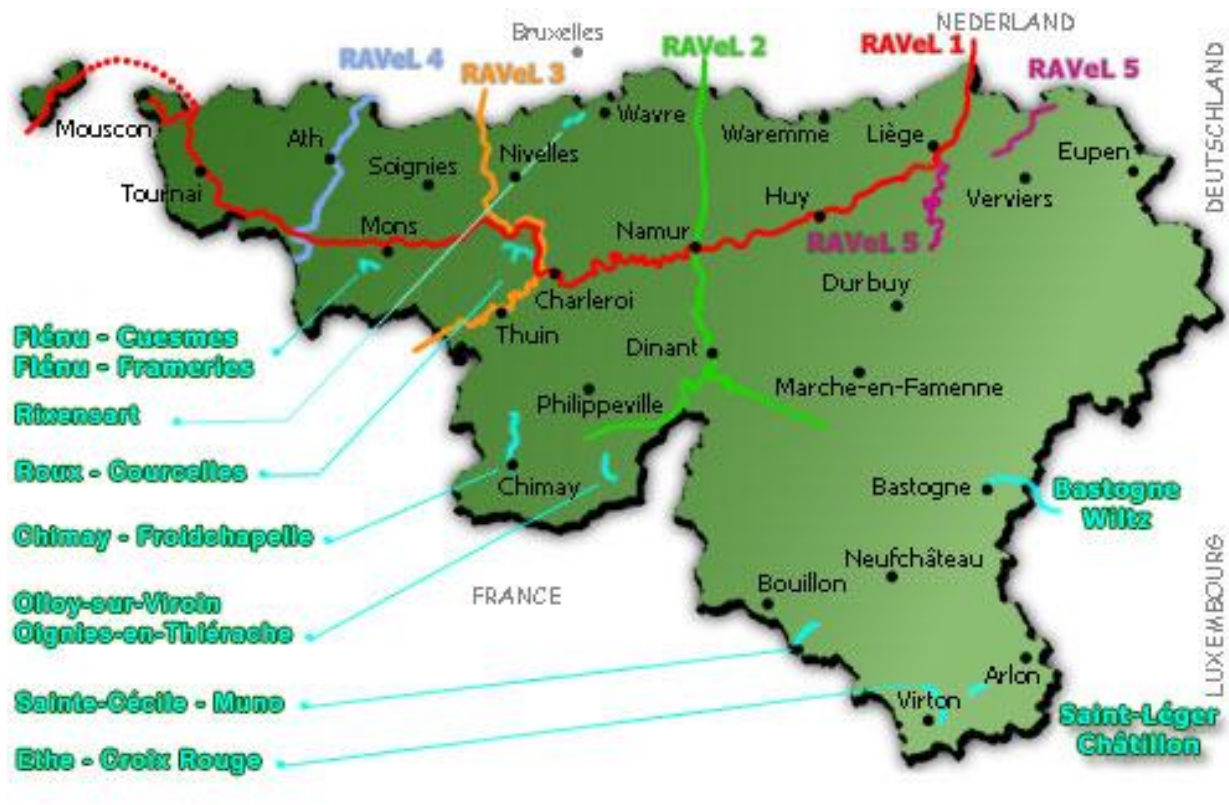
2.2 Le RAVeL

Le réseau RAVeL voit sa conception faire jour en 1995 dans l'optique de promouvoir la mobilité des modes doux. Les buts recherchés sont notamment d'améliorer la mobilité quotidienne, de relier les pôles et de préserver le patrimoine.

Le réseau RAVeL n'est pas destiné uniquement à la promenade en famille et aux touristes, comme on pourrait l'imaginer de prime abord : en effet, l'infrastructure relie les villes entre elles d'une part mais les traverse également, ce qui signifie qu'une part non négligeable de la population locale peut ainsi emprunter cette voirie pour se rendre par exemple au travail, ou à l'école. C'est d'ailleurs un des objectifs premiers de l'infrastructure.

Le réseau n'est empruntable que par les usagers dits « faibles », c'est-à-dire les piétons, les cyclistes et les cavaliers, et a connu une croissance très importante depuis sa mise en place il y a environ 15 ans. On estime en effet que fin 2004, le réseau faisait environ 850 kilomètres de long pour 1100 kilomètres cette année 2008. Le réseau total potentiel pourrait aller jusque 2000 kilomètres.

Les différents tronçons du réseau sont de différents types mais une grande partie de ceux-ci sont en fait d'anciens chemins abandonnés réaffectés à une circulation locale. Une majorité de ces chemins sont en fait des chemins de service des voies hydrauliques longeant les cours d'eau, rivières et canaux (chemin de halage), des anciennes lignes de chemin de fer désaffectées, d'anciens chemins vicinaux. Des voiries spéciales et entièrement neuves ont cependant dû être aménagées, par exemple pour assurer le transfert d'un tronçon existant à l'autre (voiries de liaison). Enfin, des voiries régionales et/ou communales ont été spécialement réservées au RAVeL pour assurer un cheminement plus aisé.



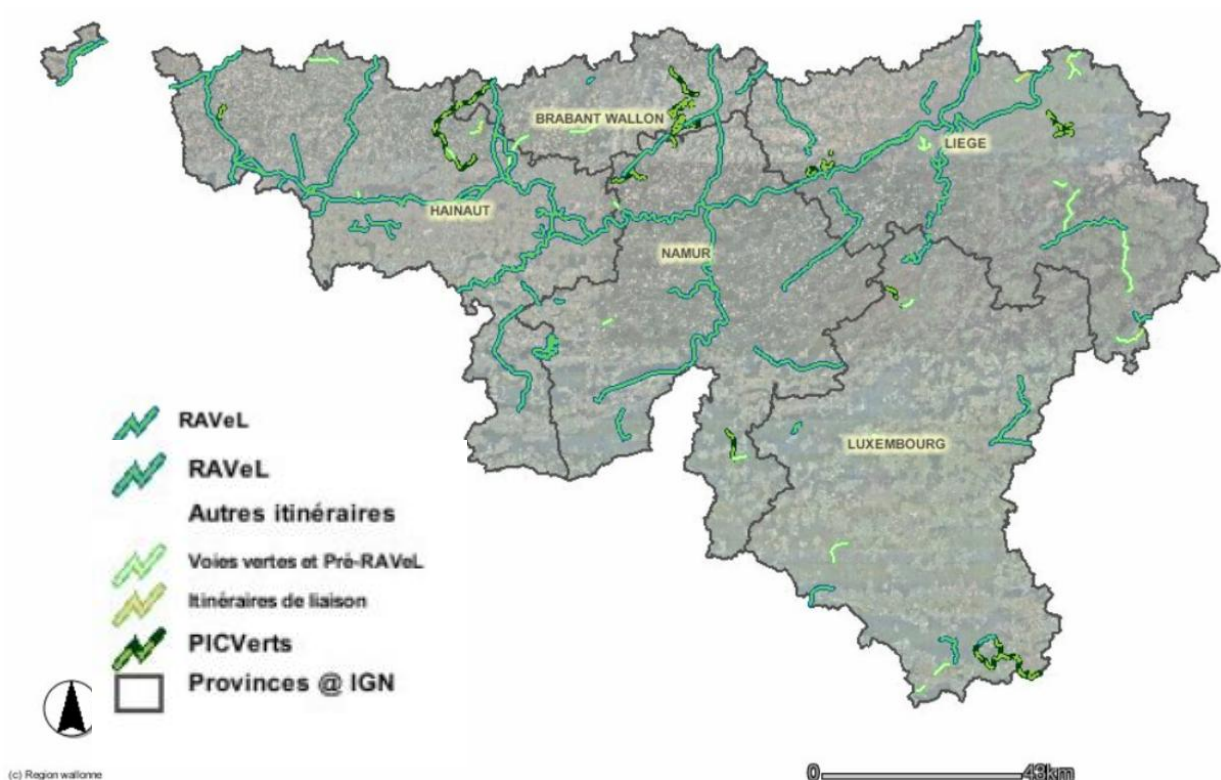
kaart 2 Réseau RAVeL

Source : routes.wallonie.be

Comme le montre la carte ci-dessus, le réseau RAVeL va d'une extrémité à l'autre de la Région. 4 grands axes sont visibles :

- Le RAVeL 1, allant de Comines-Warneton à l'ouest jusque Maastricht à l'est, en passant par Mons et Namur ;
- Le RAVeL 2, reliant Mariembourg au sud à Hoegaarden ;
- Le RAVeL 3, allant de Erquelinnes au sud à Tubize au nord ;
- Le RAVeL 4, qui traverse la partie occidentale du Hainaut selon la direction nord-sud.
- Le RAVeL 5 longe la vallée de l'Ourthe

On constate également un grand nombre de petites sections reprises sur la carte, ce sont pour l'essentiel d'anciens sentiers vicinaux ou lignes de chemin de fer qui ne sont pas reconnues en tant que RAVeL : ce sont soit des tronçons « pré-RAVeL », soit des tronçons de liaison.



kaart 3 Réseau RAVeL, pré-RAVeL et PICVerts

Source : Portail Cartographique de la Région Wallonne.

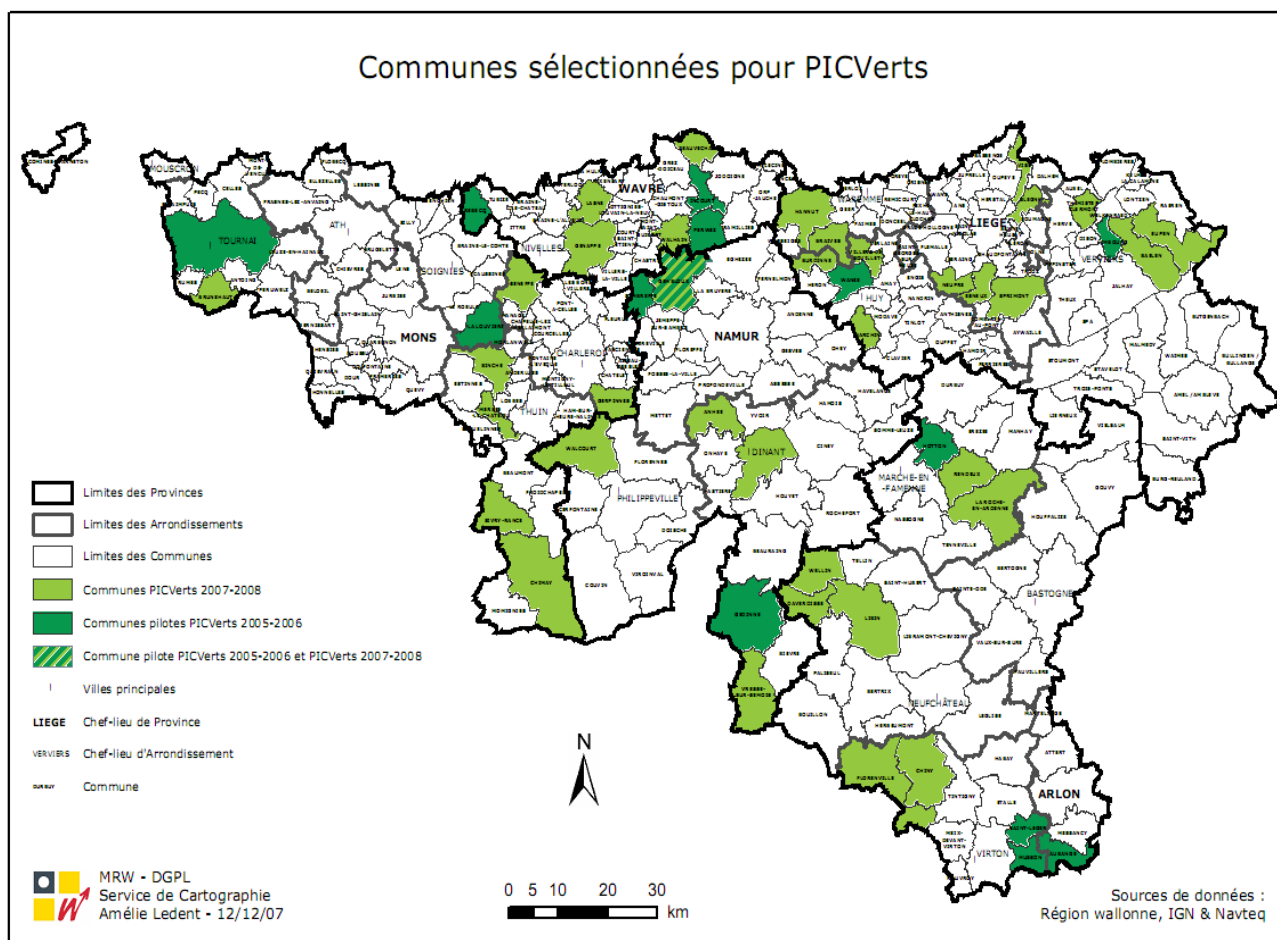
La carte ci-dessus est fait la distinction entre le RAVeL proprement dit (en vert foncé), le pré-RAVeL (en vert plus clair), et enfin les PICVerts, ici repris en vert pomme et noir. On constate donc que la structure cyclable en Wallonie repose très fort sur le seul RAVeL, les PICVerts n'étant pas encore assez développés que pour apporter une réelle solution aux déplacements à vélo. On verra plus loin que le Schéma Directeur cyclable régional vise à apporter un remède à cela.

2.3 Les PICVerts

Les PICVerts viennent compléter l'offre du RAVeL à un niveau plus local : ils couvrent en effet uniquement les communes dans les cas où celles-ci ont décidé d'investir dans les infrastructures cyclables. Cette offre permet donc de compléter à un niveau local l'offre existante et multiplie ainsi l'opportunité de se déplacer à vélo pour les déplacements quotidiens. Ce réseau est réservé aux usagers non motorisés.

45 projets ont vu le jour jusqu'à maintenant, les premiers datant de 2005-2006, les suivants de 2007-2008.

La carte ci-dessous reprend l'ensemble des PICVerts en cours d'élaboration fin 2007 - début 2008. Les communes en vert foncé sont les premières à avoir lancé un projet PICVert sur leur territoire, les autres ayant suivi lors de la seconde phase.



kaart 4 Communes où des PICVerts sont en cours d'élaboration

Source : Portail des Pouvoirs locaux de la Région Wallonne.

2.4 Le Schéma Directeur cyclable régional

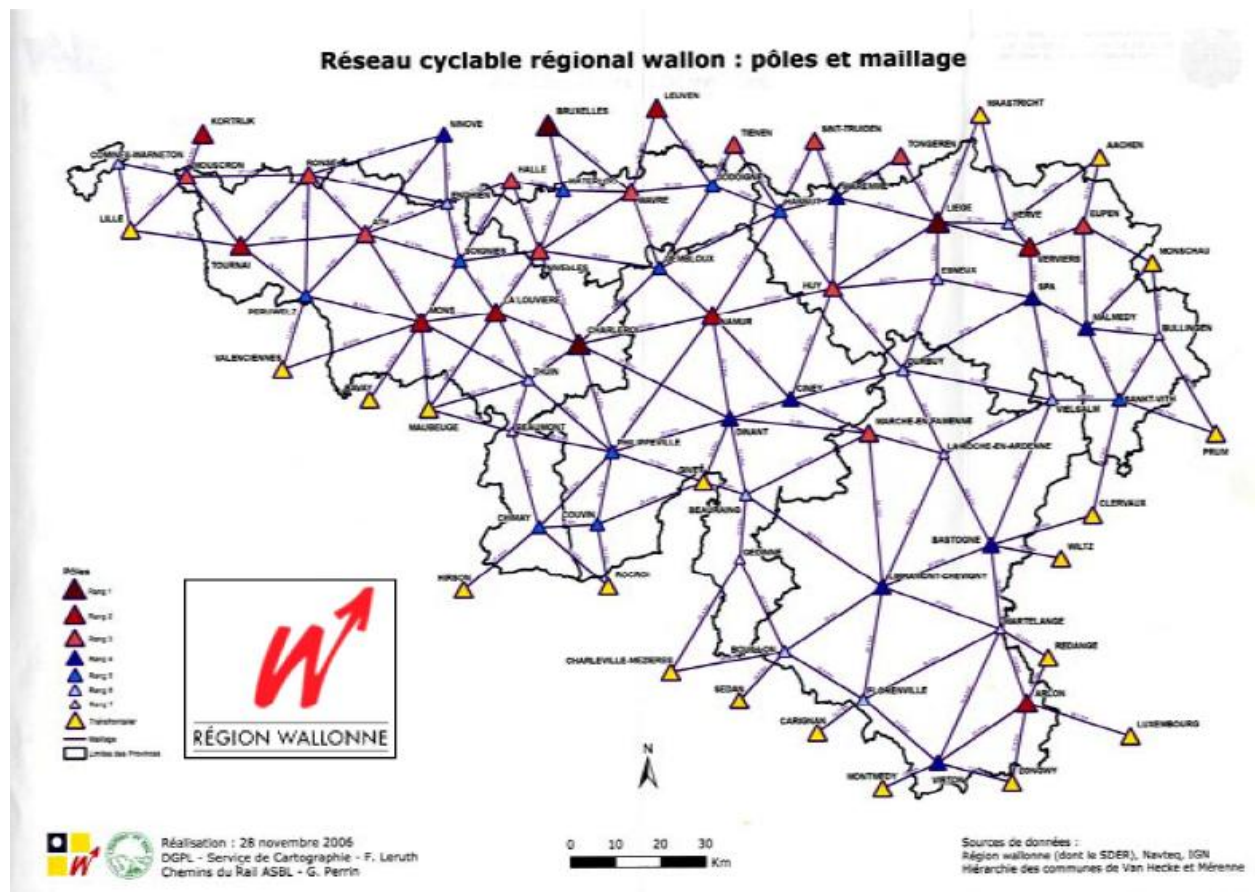
Comme nous l'avons vu, le RAVeL dessert de nombreuses zones et villes de Wallonie. Cependant, de part ses particularités (anciennes voies de chemin de fer, chemin de halage,...), il est évident que ce réseau pourtant novateur ne pouvait à lui seul desservir l'entièreté de la Région Wallonne. Un autre réseau, plus complet, permettant de se déplacer entre toutes les villes et vers d'autres entités plus ou moins importantes était nécessaire. De plus, bien que le RAVeL dessert des centres-villes et passe par leurs faubourgs, il ne peut remplir seul le rôle de vecteur à l'augmentation de la mobilité à vélo pour les déplacements quotidiens.

Un nouveau plan a donc été mis à l'étude au milieu de l'année 2007. Ce plan (le « Schéma Directeur cyclable régional ») a pour but de pallier les manquements du RAVeL, c'est-à-dire principalement d'augmenter la couverture de la Région en voies cyclables et de relier plus de villes et autres pôles entre eux afin de promouvoir les déplacements à vélo.

49 pôles ont ainsi été déterminés sur l'ensemble de la Région en fonction de leur importance (différents « rangs » ont été introduits), distants d'environ une trentaine de kilomètres afin de permettre à tous de circuler facilement et rapidement d'un pôle à l'autre si besoin est. Ces pôles sont déterminés selon l'importance de la localité donc, du niveau

des équipements locaux ainsi que de l'aire d'influence du pôle : une hiérarchisation est opérée afin de mieux structurer le réseau. Il résulte un maillage couvrant l'ensemble du territoire régional sous formes de « triangles ».

Il est important de noter également que les décideurs politiques ont fait en sorte que ce réseau encore en cours d'élaboration ne se limite pas à la Wallonie seule : 29 autres pôles, situés hors du territoire régional, ont été définis afin de « raccrocher » ce maillage wallon à d'autres infrastructures existant éventuellement préalablement, et si ce n'est pas le cas, à d'autres villes limitrophes (France, Luxembourg, Allemagne, Pays-Bas, Bruxelles et Flandre).



kaart 5 Réseau cyclable régional wallon

Source : Région Wallonne ; présentation Velo-City 2009.

La carte ci-dessus montre l'architecture du Schéma Directeur : une série de pôles reliés entre eux par des routes cyclables formant ainsi un réseau en triangles. Chaque pôle a reçu un « rang » en fonction de son importance démographique et économique. De même, on remarque l'ensemble des pôles retenus hors territoire régional sur lesquels se rattache le Schéma (ex : Lille, Luxembourg, Aachen, Bruxelles, Kortrijk,...). Enfin, on voit également que la distance séparant chaque pôle est relativement courte (30 kilomètres environ), ce qui peut rendre vraisemblable l'idée d'aller de l'un à l'autre en bicyclette.

À noter également que le balisage sera presque identique à celui du RAVeL, ce dernier s'inscrivant dans le Schéma et servant de base logique.

2.5 Évaluation

Il n'existe pas vraiment pour le moment d'organe évaluant ce qui a été réalisé en matière de mobilité douce et notamment en ce qui concerne le vélo. La Région ne s'étant penchée réellement sur le problème que depuis quelques années, elle est encore dans la phase de mise en place de son réseau (aux niveaux régional et communal). Sans remettre en cause le bon vouloir affiché lors de la mise en place du RAVeL, ce seul réseau ne pouvait pas à lui seul faire en sorte que la population utilise plus le vélo comme mode de déplacement pour de courts trajets et pour des déplacements quotidiens. Pour cela, il aurait fallu beaucoup plus rapidement mettre sur pied une politique ambitieuse et contraignante, avec à la clé un projet d'un réseau ramifié et efficace, plutôt que, petit à petit, réhabiliter et remembrer des petits tronçons de chemins abandonnés. Cette phase, qui a duré depuis 1995 jusqu'au milieu de cette décennie environ, n'a pas permis l'envol de l'emploi du vélo pour autant. Ce n'est que récemment que des décisions beaucoup plus poussées doivent permettre à la Wallonie de se doter d'un réseau cyclable de grande étendue.

Une fois celui-ci mis en place, on pourra seulement commencer à évaluer ce qu'il en est sur le terrain afin d'améliorer éventuellement ce projet.

Néanmoins, il existe un document qui a le mérite de mettre en avant les points positifs et négatifs de la politique wallonne depuis 2004 et ce jusque cette année (2009). Ce document a été réalisé par le GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes quotidiens) et est publié dans leur revue des mois de mai-juin 2009 (Ville à vélo 142, pp. 14-15) .

Premièrement, le groupe relève que bien qu'il y ait une tendance générale à l'augmentation du nombre de cyclistes sur les routes et dans les villes wallonnes, tout cela n'est pas clair car il manque cruellement de comptages afin de quantifier le phénomène. Une chose est sûre, c'est dans les villes comme Liège et Namur que cela est le plus visible, tandis qu'ailleurs, dans les campagnes par exemple, le phénomène est encore assez flou.

Deuxième constatation importante, on ne peut nier que la Wallonie se penche avec détermination sur la problématique du vélo. On a vu que, ces dernières années, différents programmes ont été menés : le RAVeL, les PICVerts, mais aussi le Plan Escargot (possibilité de subvention pour les communes souhaitant améliorer leurs infrastructures), le Schéma Directeur cycliste régional,... Cependant, force est de constater que tout cela se fait de manière assez débridée : aucun organe ne permet de coordonner ces projets entre eux. Les acteurs en charge de ces différents projets ne sont pas les mêmes selon les zones où l'on se trouve et les décideurs dépendant de plusieurs cabinets ministériels, ce qui ne facilite évidemment pas les choses.

Ensuite, le RAVeL est un peu l'arbre qui cache la forêt : en effet, durant très longtemps, la forte publicité du RAVeL masquait ce qui se faisait à côté, c'est-à-dire pas grand-chose. Les choses ont évolué depuis, et le RAVeL n'est pas le seul cheval de bataille de la Région pour refaire son retard en matière de déplacement à vélo, mais force est de constater que celui-ci garde un aspect prépondérant : le ministre de tutelle en charge a doublé les fonds disponibles pour ce dernier.

Enfin, il n'y a toujours pas de points vélo dans les gares (ou très peu), alors que cette association des modes doux et transports en commun sont efficaces et offrent une alternative extrêmement intéressante à la voiture.

3 REGION BRUXELLES-CAPITALE

3.1 Introduction

La Région Bruxelles-Capitale est une région particulière concernant la pratique du vélo. La Région est en effet presque exclusivement urbaine, ce qui induit que les cyclistes se déplaçant sur son territoire sont bien plus en contact avec les autres usagers, et ce de manière intensive. La circulation en Région Bruxelles-Capitale ne favorise pas forcément le cycliste, bien que depuis quelques années, la donne est en train de changer, notamment grâce à de nombreuses infrastructures qui permettent peu à peu aux cyclistes de se déplacer de manière rapide et aisée d'un point à l'autre de la capitale, tout cela dans un sentiment de sécurité de plus en plus présent et offrant des aménagements permettant aux cyclistes de ranger leur vélo, d'accéder facilement aux transports en commun,...

Plusieurs types d'infrastructures et de réseaux ont donc été mis sur pied. Les premiers d'entre eux sont les ICR (Itinéraires Cyclables Régionaux), qui longent les voiries régionales. Les seconds sont les Itinéraires Cyclables communaux. Enfin, il y a la Promenade Verte, qui ceinture la Région.

Enfin, nous aborderons quelque chose qui n'est pas réellement une infrastructure à proprement parler, mais un programme (le Plan Directeur Vélo 2005-2009) qui indéniablement a joué un très grand rôle dans le développement de l'infrastructure cyclable à Bruxelles. Ce programme prend en compte plusieurs domaines (infrastructures, réglementation,...). Nous en parlerons donc ici, car ces domaines sont étroitement liés et sont eux aussi prépondérants pour que l'usage du vélo augmente.

Mais avant de passer en revue les différentes infrastructures disponibles en Région Bruxelles-Capitale, nous tenons d'abord à citer l'importance budgétaire que représentent ces aménagements, ainsi que les fonds destinés au vélo dans la Capitale.

Remarque : Ces chiffres, communiqués par le Manager Vélo de la Région Bruxelles-Capitale, sont ceux qui étaient en vigueur ces dernières années (en tout cas avant la crise financière de fin 2008). Il est certain que certains de ces montants ont dû être revus suite à la mauvaise conjoncture économique que traverse, entre autres, la Région Bruxelloise. Par exemple, le montant destiné à la STIB a été récemment rogné en vue de respecter le budget régional.

Tout d'abord, il faut savoir que la Région Bruxelles-Capitale met sur la table près de 800 millions d'€ chaque année pour la mobilité. 600 millions vont à la STIB et les 200 millions restants sont décomposés en 80 millions pour les infrastructures des transports en commun (principalement la STIB) et 120 millions pour les routes (infrastructures, réglementations, formations,...)

Sur ces 120 millions, 10 millions d'€ vont au secteur vélo (en 2005, ce montant n'était que de 6 millions). On considère qu'il y a 8 millions qui sont consacrés aux aménagements, les deux millions restants allant à la promotion du vélo, aux différentes manifestations,...

On note donc que le budget consacré au vélo n'est de l'ordre que d'environ 1.5% du total des 800 millions d'€, alors la part modale du vélo est estimée (mais avec précaution, nous y reviendrons plus loin) à environ 4%, ce qui signifie que le montant débloqué devrait être de l'ordre de 30 millions d'€.

Enfin, notons que, selon le Manager Vélo de la Région, il faudrait idéalement, pour que le vélo soit vraiment reconnu en tant que mode de déplacement à part entière, pour qu'il soit reconnu à sa juste valeur et pour que son usage augmente vraiment de manière significative au cours des prochaines années, que le budget débloqué pour la promotion du vélo (en général) soit équivalent à celui des infrastructures, soit 8 millions pour chacun des deux postes.

3.2 Les ICR

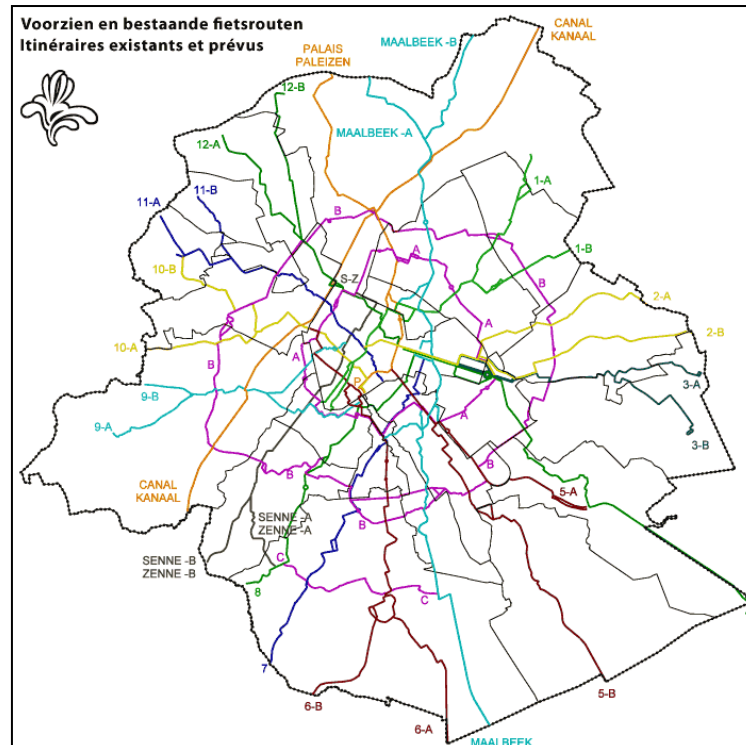
Les ICR (Itinéraires Cyclables Régionaux) ont été créés en 1995 en même temps que le PRD (Plan Régional de Développement) de la Région Bruxelles-Capitale. Ces ICR ont été depuis lors incorporés dans le Plan Directeur Vélo 2005-2009 de la Région en vue de les achever à la fin de cette décennie. Ils sont financés par la Région en collaboration avec les communes traversées.

Le réseau des ICR, reprendra, quand il sera complètement opérationnel, 19 ICR dont :

- 16 radiales partant du centre-ville et alimentant les bords de la Région ;
- 2 rocades reliant les radiales et un arc ;
- 3 itinéraires avec repères géographiques (Senne, Canal, Maelbeek) ;
- 1 itinéraire avec repère urbain (la « Route des Palais »).

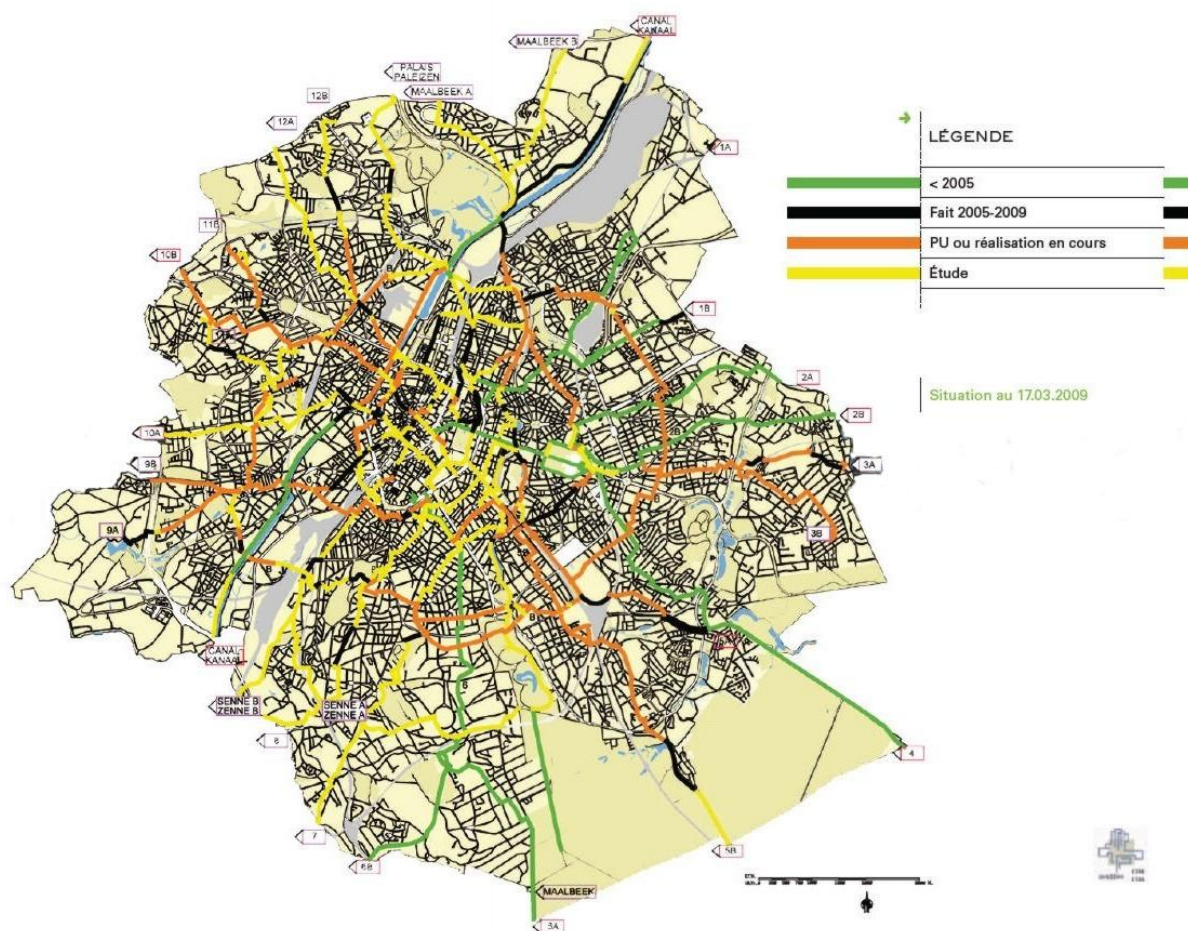
Les ICR sont en réalité des cheminements balisés et empruntent des routes et voiries déjà existantes. Il est en effet difficile à Bruxelles d'aménager des zones réservées exclusivement aux cyclistes tout au long de ces cheminements, vu l'extrême densité de voiries déjà existantes. Ils empruntent donc les voiries régionales et communales tout en étant agrémentés de toute une série d'aménagements spécifiques dédiés aux cyclistes, comme les PCU (pistes cyclables unidirectionnelles hors-voirie), les PCB (pistes cyclables bidirectionnelles hors-voirie), les SUL (sens uniques limités) ou encore les zones avancées pour cyclistes.

Enfin, notons qu'actuellement, 4 ICR sont terminés complètement : les ICR 1, 2, 4 et 6, tous situés dans le quart sud-est du territoire de la Région.



kaart 6 Réseau ICR

Source : Ministère de la région Bruxelles-Capitale.



kaart 7 État d'avancement des ICR (au 17/03/2009)

Source : Gracq

3.3 Les ICC

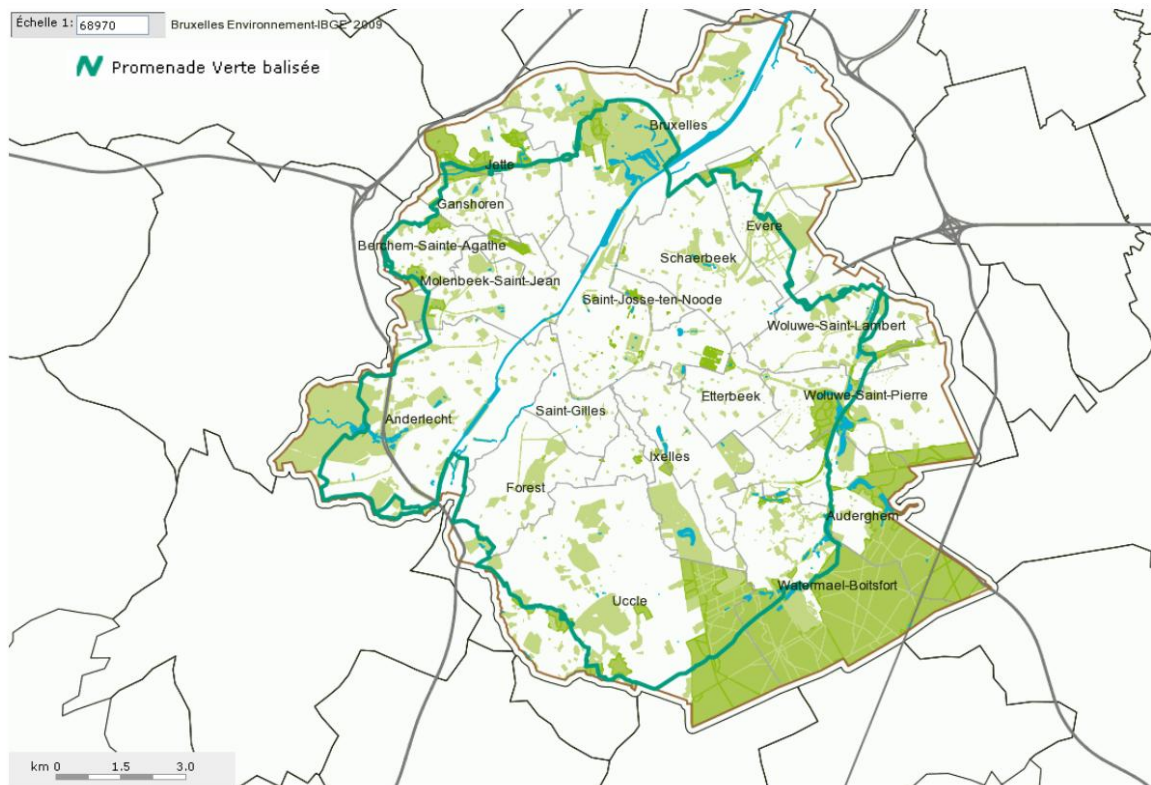
Les ICC (Itinéraires cyclables communaux) sont eux financés par les communes de la Région Bruxelles-Capitale. On les retrouve dans les Plans Communaux de Mobilité (PCM) de ces dernières quand ils existent. Ils ont pour but d'améliorer la desserte du territoire communal en vélo, et cela grâce à des aménagements similaires à ceux utilisés pour les ICR (SUL, zones avancées, PCB,...).

Contrairement aux ICR, leur nombre n'est pas fixé, car ne sont pas considérés comme des cheminements de premier ordre et servent plutôt à la desserte locale.

3.4 La Promenade Verte

La Promenade Verte est un itinéraire composé de 7 tronçons qui ceinture la région Bruxelles-Capitale. Sa longueur est d'environ 60 kilomètres et relie une majorité de parcs, bois et forêts de la Région. Ce cheminement, destiné aux cyclistes et aux piétons (et PMR), s'inscrit dans le « Maillage Vert » de la Région Bruxelles-Capitale, dont les objectifs sont la sauvegarde de la nature et de la biodiversité, la découverte des zones vertes bruxelloises, la promotion de la mobilité douce.

La Promenade verte est également rattachée aux différents IDC qui parcourent la Région, ce qui offre ainsi, en plus des deux rocadés déjà offertes par le réseau ICR, une troisième rocade, plus rurale.



kaart 8 Promenade verte

Source : IBGE, Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement

3.5 Le Plan Directeur 2005-2009

Le Plan Directeur Vélo 2005-2009 de la Région Bruxelles-Capitale a été mis en œuvre au début de la précédente législature régionale. La décision de mettre sur pied ce programme est le résultat d'observations et de contraintes liées à la région, comme par exemple la saturation de la ville par la circulation automobile, la proportion élevée de petits déplacements qui s'effectuent à Bruxelles, le nombre non négligeable de personnes possédant un vélo (nous y reviendrons plus tard), la possibilité d'allier les transports en commun et le vélo,...

Ce plan se décline en 4 grands thèmes qui reprennent tous les aspects liés à la pratique du vélo. Le premier thème, celui de l'« Engineering » (c'est celui qui nous préoccupe le plus dans le cadre de cette partie infrastructures), est aussi le plus important de tous, car c'est principalement en fonction de celui-ci que les gens emprunteront leur vélo ou pas. Le but est ici de mettre en place un ensemble d'infrastructures cyclables garantissant des cheminements aisés, rapides et sécurisants pour les cyclistes. Ces infrastructures sont par exemple les sas vélos, les zones avancées pour cyclistes, les SUL, des pistes cyclables uni- ou bi-directionnelles séparées ou non de la chaussée, des pistes cyclables peintes au sol, l'aménagement de carrefours dangereux, des zones de stationnement pour vélos, des « points vélo ». Les itinéraires cyclables régionaux s'inscrivent par exemple dans ce thème du Plan directeur. Tout cela étant accompagné d'un service d'entretien de ces infrastructures.

Le second thème est celui de l'« Encouragement ». Le but est ici de promouvoir l'emploi du vélo par le biais de publicité ou d'actions visant à convaincre les gens d'utiliser leur

bicyclette... Cela regroupe des actions diverses telles que l'opération « Dring-Dring » (la Semaine du Vélo), l'opération « Dimanche sans voiture » au mois de septembre, la possibilité d'échanger sa plaque d'immatriculation, et donc l'abandon de sa voiture, contre un abonnement aux transports en commun et un vélo, le renouvellement des cartes Vélo de la Région, l'amélioration de la communication par le biais de folders ou par un site web reprenant diverses informations sur le sujet,...

Le troisième thème est l'« Éducation ». Ce thème regroupe plusieurs types d'actions permettant une plus grande utilisation du vélo. Tout d'abord, le programme vise les écoles et les enfants via des activités créées spécialement pour eux : par exemple, le brevet du cycliste pour les élèves de 5^e et 6^e primaire, ou bien encore d'autres actions comme les ramassages scolaires à vélo, permettant ainsi au jeune de se rendre à l'école en toute sécurité sans devoir nécessiter un déplacement en voiture contribuant à la congestion. Le programme aide aussi des associations apprenant aux gens à rouler à vélo. Enfin, il y a également un volet de sensibilisation aux usagers faibles destinés aux autres usagers, principalement les automobilistes.

Enfin, le dernier thème est celui de l'« Enforcement ». Ce thème est celui qui régleme tout ce qui touche de près ou de loin au domaine du vélo : les infrastructures et les cyclistes doivent répondre à une série de règles définies dès le départ. Mais c'est aussi cette branche du Plan Directeur qui offre à chaque acteur de la politique cycliste la possibilité de donner son avis sur les actions, les réglementations, les infrastructures,...

Par exemple, la nomination d'un Manager Vélo à la région Bruxelles-Capitale s'inscrit dans cette volonté de réglementer l'ensemble des dispositions prises dans le domaine. Sur le terrain, des policiers à vélo parcourent la ville et permettent de sensibiliser les cyclistes et leur rappeler leurs droits et devoirs. De plus, une commission vélo a été créée regroupant tous les acteurs concernés. Un vade-mecum a également vu le jour dans l'optique d'offrir aux cyclistes des infrastructures standardisées et correspondant bien à leurs attentes tout en les protégeant au mieux...

3.6 Évaluation

La Région Bruxelles-Capitale a publié en septembre 2007 un document synthétisant les avancements du Plan Directeur et en fournissait une première évaluation. Nous ne fournirons ici que les éléments liés aux infrastructures, sujet de ce chapitre.

Ce premier tableau montre l'état d'avancement général des pistes cyclables et autres aménagements similaires prévus, au milieu de l'année 2007. On constate que deux ans après la mise en route du Plan Directeur, peu d'aménagements ont été réalisés. Néanmoins, en 2009, les choses ont changé, les marquages ayant tous été réalisés (source : Manager Vélo de la Région) et les pistes cyclables ayant vu leur nombre augmenter.

- Abstraction faite des autoroutes, des tunnels, etc., 241 km de voiries régionales entrent en compte pour l'aménagement d'infrastructures cyclables. 15 km requièrent de lourds travaux pour lesquels les moyens ne sont pas disponibles en ce moment (ex. avenue Charles Quint, avenue de Cortenberg).

DESCRIPTION	ETAT DES LIEUX 2007	PREVISIONS 2008	PREVISIONS 2009
	85 km déjà aménagés en 2005		
Aménagement de 48 km de pistes cyclables via de lourdes interventions	0 km – 0% achevé	43 km - 90%	5 km - 100%
Aménagement de 46 km de pistes cyclables dans le cadre d'un réaménagement complet des voiries régionales	10 km – 22% achevé	22 km - 70%	14 km - 100%
47 km d'infrastructures cyclables via un simple marquage vélo	5 km – 11% achevé	42 km - 100%	-
TOTAL	100 km – 38% achevé	207 km - 91%	226 km - 100%

- Une étude a révélé que les voiries régionales sont équipées d'une quarantaine de tronçons de bandes bus pour une longueur totale de 25 km. 20 km peuvent être rendus accessibles aux cyclistes au moyen d'une signalisation adéquate. 5 km ne sont pas appropriés.
- En outre, la Région travaille en collaboration avec la STIB pour rendre accessibles aux cyclistes un maximum de bandes bus situées sur les voiries communales:

DESCRIPTION	ETAT DES LIEUX 2007	PREVISIONS 2008	PREVISIONS 2009
40 tronçons de bandes bus sur les voiries régionales pour un total de 25 km	5 km accessibles	20 km + toutes les nouvelles bandes bus appropriées	toutes les nouvelles bandes bus appropriées
22 bandes bus sur les voiries communales pour un total de 5,5 km	3,4 km accessibles	5,3 km + toutes les nouvelles bandes bus appropriées	toutes les nouvelles bandes bus appropriées

Tabel 1 État d'avancement général des pistes cyclables et autres aménagements similaires prévus, au milieu de l'année 2007

Source : Région Bruxelles-Capitale

Le tableau suivant nous montre l'avancement des aménagements des carrefours équipés de sas vélos. En 2007 déjà, on voit que la quasi-totalité des carrefours répondaient aux exigences prévues dans le Plan. Bien qu'il soit difficile de chiffrer définitivement le nombre de carrefours équipés de sas (travaux,...), il est très probable que le nombre fixé à atteindre est désormais rencontré.

ETAT DES LIEUX			
DESCRIPTION	ETAT DES LIEUX 2007	OBJECTIF 2008	OBJECTIF 2009
478 carrefours avec feux de signalisation	90% équipés d'un sas vélo	95%	95%

Tabel 2 : Avancement des aménagements des carrefours équipés de sas vélos

Source : Région Bruxelles-Capitale

L'état d'avancement des Itinéraires cyclables régionaux de la Région fait l'objet du prochain tableau. Le programme prévoyait la mise en place progressive des ICR durant la législation 2005-2009. Malheureusement, à l'heure actuelle, la situation est en tout point identique à celle de 2005, le nombre d'ICR étant resté le même. On peut donc parler ici d'échec majeur pour le Plan Directeur.

ETAT DES LIEUX					
ETAT DES LIEUX 2007		PREVISIONS 2008		PREVISIONS 2009	
ICR 1, 13, 15 aménagés en 2005					
Achevé: ICR 12					
Etude: 75 km aménagement accéléré des ICR 6, 8, 14, A et B		Achèvement: ICR 6, 8, 14, A et B			
Etude: ICR 5, 7, 11, 16		Achèvement: ICR 5, 7, 11, 16			
		Etude: ICR 2, 3, 4, 9, C		Achèvement: ICR 2, 3, 4, 9, C	
				Etude: ICR 10	
TOTAL	Achevés: 4	Etude: 9	Achevés: 13	Etude: 5	Achevés: 18
					Etude: 1

Tabel 3 : État d'avancement des Itinéraires cyclables régionaux de la Région

Source : Région Bruxelles-Capitale

En ce qui concerne l'état des lieux concernant l'aménagement des lieux de transports en commun en faveur du vélo (cf. tableau suivant), les objectifs étaient assez ambitieux, avec notamment la mise en place d'ascenseurs dans les stations de métro. Même si le nombre fixé de 31 sur 70 n'est probablement pas atteint, il est imaginable que le nombre ait augmenté depuis 2007.

ETAT DES LIEUX			
<ul style="list-style-type: none"> Le contrat de gestion 2007-2012 de la STIB prévoit l'achat de nouveaux trams et rames de métro en vue de remplacer les anciens modèles et d'accroître la capacité. Ces nouveaux véhicules (trams T 3000 / T 4000 et métros Boa) permettent de transporter les vélos plus facilement. Le contrat de gestion prévoit également la suppression de l'abonnement vélo. Le 1/2/2008 au plus tard, le transport des vélos dans le métro et les trams à plancher surbaissé sera gratuit. L'accessibilité des stations de métro est systématiquement étendue. 			
DESCRIPTION	ETAT DES LIEUX 2007	PREVISIONS 2008	PREVISIONS 2009
Stations de métro avec goulottes	3	18	36
Stations de métro avec ascenseurs	11 sur 70	26 sur 70	31 sur 70
Stations de métro accessibles sans goulottes ni ascenseurs	3	3	3

Tabel 4 Aménagement des lieux de transports en commun en faveur du vélo

Source : Région Bruxelles-Capitale

Voyons maintenant l'état d'avancement de l'ouverture des « Points Vélo ». À l'heure actuelle, seuls deux « Points Vélo » sont ouverts, le premier à la Gare du Nord, le second à la Gare Centrale. L'objectif de quatre « Points Vélo » ouverts en 2009 n'a donc pas été rempli. Mais il faut néanmoins vanter le mérite de cette nouvelle avancée en matière de mobilité douce.

ETAT DES LIEUX		
<ul style="list-style-type: none"> L'exploitation du point vélo Nord a été attribuée à l'asbl Cyclo, une organisation active dans le cadre de l'économie sociale. 		
ETAT DES LIEUX 2007	OBJECTIF 2008	OBJECTIF 2009
Ouverture point vélo Nord en avril 2007 (4 nouveaux emplois)	Ouverture point vélo Gare Centrale à l'automne 2008	
	Analyse des besoins et opportunités pour l'ouverture des 3° et 4° points vélo (Midi, Quartier européen, Schaerbeek, Jette, campus VUB-ULB)	Ouverture 3° & 4° points vélo

Tabel 5 Ouverture "des Points Vélo"

Source : Région Bruxelles-Capitale

Les parkings vélo étaient un des points noirs et donc, un problème à résoudre de manière prioritaire. Il est difficile de chiffrer le nombre de places de parkings actuellement

disponibles, mais il est certain que ce nombre a augmenté de façon assez spectaculaire ces dernières années, notamment dans les gares (ex : gare du Luxembourg) ou lors des grandes manifestations.

ETAT DES LIEUX			
Toutes les stations de métro actuelles sont équipées de parkings vélos. L'offre aux abords des principaux arrêts de trams et de bus va être élargie.			
<ul style="list-style-type: none"> Des parkings vélos seront aménagés systématiquement dans le cadre de l'aménagement des ICR et des réaménagements de voiries. D'ici la fin de l'année, l'administration va élaborer un plan stratégique en matière de parkings vélos pour les voiries régionales, mais aussi pour proposer de nouvelles solutions comme les parkings de quartier et les box pour vélos. 			
DESCRIPTION	ETAT DES LIEUX 2007	PREVISIONS 2008	PREVISIONS 2009
Arrêts de transports publics	1072 places dont 746 couvertes	1.150 places dont 760 couvertes	1.200 places dont 800 couvertes
Parkings vélos non sécurisés	± 1.000 places (inventaire effectué avant fin 2007)	2.500 places	5.000 places
Parkings sécurisés	Etudes d'alternatives	5 projets pilotes	10
Parkings mobiles (pour grands événements: Couleur Café, Nuit Blanche...)	-	200 places	500 places

Tabel 6 Nombre de parkings vélos (stations de métros)

Source : Région Bruxelles-Capitale

Une autre évaluation du Plan Directeur Vélo 2005-2009 de la région Bruxelles-Capitale, datant de mars 2009, a été réalisée par le GRACQ (Ville à vélo 142, pp. 16-18), comme pour la politique cyclable wallonne. Celle-ci est donc indépendante de la Région et présente les points positifs et négatifs de la politique cyclable menée au cours de ces dernières années à Bruxelles.

Dans le rayon des points négatifs, il est tout d'abord rapidement apparu que les communes concernées par les projets prévus par le Plan Directeur ont parfois montré, avec beaucoup de détermination pour certaines, une certaine opposition aux propositions, alors que d'autres n'ont tout simplement pas collaboré. Tout cela s'inscrivant dans un contexte où plus de 80% des routes de la région sont communales.

Ensuite, la nomination d'un Manager Vélo à la Région a pris beaucoup plus de temps que prévu (plus de deux ans) à causes de facteurs internes. Cela a dès lors pas mal handicapé la crédibilité d'une division Vélo au Ministère.

Force est de constater que le réseau ICR, qui devait être terminé pour cette année 2009, n'a presque pas avancé durant la législature précédente (les carrefours jalonnant les itinéraires ont quant à eux bien été réaménagés). De plus, le choix de type de balisage a pris un certain temps.

Enfin, dernier point négatif relevé, il est assez troublant de constater que le volet « Encouragement » aurait été assez peu suivi. Il existe bien sûr des activités connues du grand public, comme la Journée sans voiture, mais à part cela, il semblerait que peu de choses aient été réalisées.

Cela est à mettre en opposition avec quelques points positifs qui ont malgré tout contribué à bien améliorer les choses ces dernières années.

Premièrement, les investissements dédiés à la politique cyclable régionale ont presque doublé durant le laps de temps 2005-2009, passant ainsi de près de 5 millions d'euros/an à presque 10 millions des dernières années. Ces investissements couvrent d'une part les travaux d'infrastructures ainsi que l'accomplissement des thématiques du Plan Directeur.

Ensuite, près de 150 kilomètres de voiries régionales sont maintenant équipées d'infrastructures cyclistes ou sont en voie de l'être. Il faut ajouter à cela que la presque totalité des 500 carrefours à feux de la Région sont désormais équipés de zones avancées pour cyclistes et de sas.

Point extrêmement important, la bonne entente entre la Région et la STIB concernant les aménagements nécessaires pour faciliter la tâche des cyclistes, ainsi que des accords

privilégiant le déplacement du cycliste avec son vélo dans les transports en commun. Citons par exemple la mise en place de zones de stationnement pour vélo près des stations de métro et arrêts, la mise en place de goulottes pour facilement passer par les escaliers, le libre accès aux métros et trams avec un vélo et cela gratuitement (hors heures de pointe), les bandes bus pouvant être empruntées par les cyclistes,...

La création des points Vélo à la Gare du Nord et plus récemment à la Gare Centrale viennent compléter l'offre de parkings pour vélos et permettent l'entretien ou la réparation de sa bicyclette.

Le Villo fait dorénavant partie intégrante du paysage urbain bruxellois, grâce à ses 3000 vélos en libre-service, mettant ainsi à disposition du grand public pour un prix raisonnable des vélos sur tout le territoire de la Région.

Enfin, le nombre de formations données dans les écoles a permis de sensibiliser les plus jeunes à la problématique et de les responsabiliser une fois sur la route.

Notons aussi que d'autres chiffres existants provenant de la STIB et de la Région Bruxelles-Capitale permettent de confirmer qu'il y a eu une prise de conscience collective en faveur du vélo à Bruxelles ces derniers temps, et ce notamment par le biais de divers aménagements :

- Il y a environ à l'heure actuelle 320 kilomètres de voiries équipées d'aménagements cyclables (en dur ou marquages), ces 320 kilomètres comprenant voiries régionales et communales ;
- 40 tronçons de bandes bus sont désormais utilisables par les cyclistes, ce qui revient à près de 350 kilomètres ;
- ¼ des points noirs pour les cyclistes ont été résorbés, soit 15 sur les 60 initialement recensés au début du Plan Directeur ;
- Plus de 2000 places de parking pour les vélos sont désormais disponibles, dans les gares, près des transports en commun,...

Tout cela nous amène à penser que de nos jours, la part modale du vélo à Bruxelles serait, selon le Manager Vélo lui-même, de l'ordre de 4%. Notons qu'en 1999, lors de la dernière Enquête nationale de Mobilité, cette part n'était que de 1%. Attention cependant, ces chiffres sont à prendre avec précaution, car étant basés sur des comptages ne pouvant être exhaustifs. Nous y reviendrons plus loin.

DEEL 2 : FIETSBEZIT

1 INLEIDING

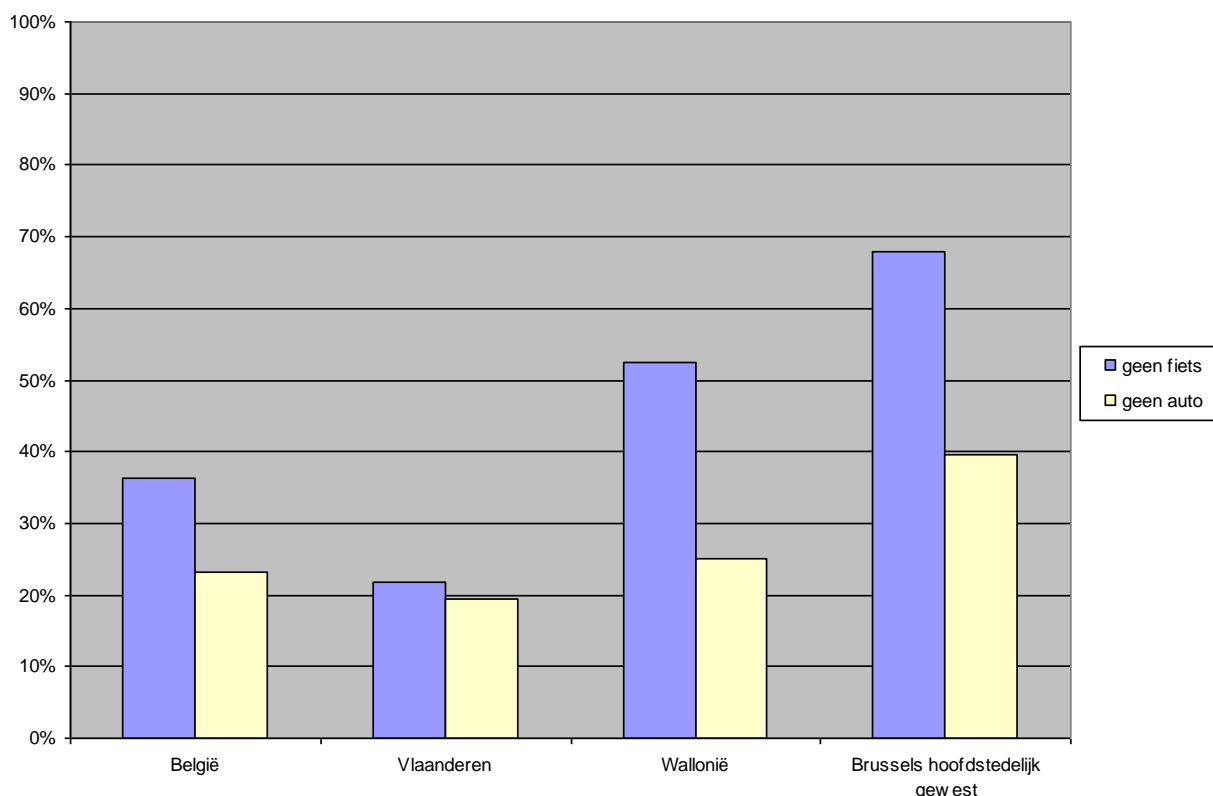
De karakteristieken van de fiets worden gemeten aan de hand van het fietsbezit en het fietsgebruik. In dit deel onderzoeken we de beschikbare data voor het fietsbezit. Hiervoor maken we onder meer gebruik van de gegevens uit de Algemene Socio-economische enquête 2001, OVG-Vlaanderen, Enquête régionale sur la Mobilité des ménages Wallons en Mobil.

2 BELGIË

De Algemene Socio-economische Enquête 2001 geeft ons informatie m.b.t. het fietsbezit per huishouden waarbij we een opsplitsing kunnen maken tussen de gewesten, provincies en gemeenten. Uit

grafiek 4 kunnen we afleiden dat het fietsbezit in Vlaanderen met 78% het hoogst is. 1 op 5 van de Vlaamse huishoudens heeft geen fiets. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft slechts 22% van de huishoudens een fiets en heeft bijna 40% geen auto.

Uit Tabel 7 blijkt dat 41% van de Belgische huishoudens meer dan 2 fietsen heeft. Bij de Vlaamse huishoudens is dit zelfs 54%. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft 1 op 6 van de huishoudens meer dan 2 fietsen.



grafiek 4 Fiets- en autobezit per huishouden, in België, Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

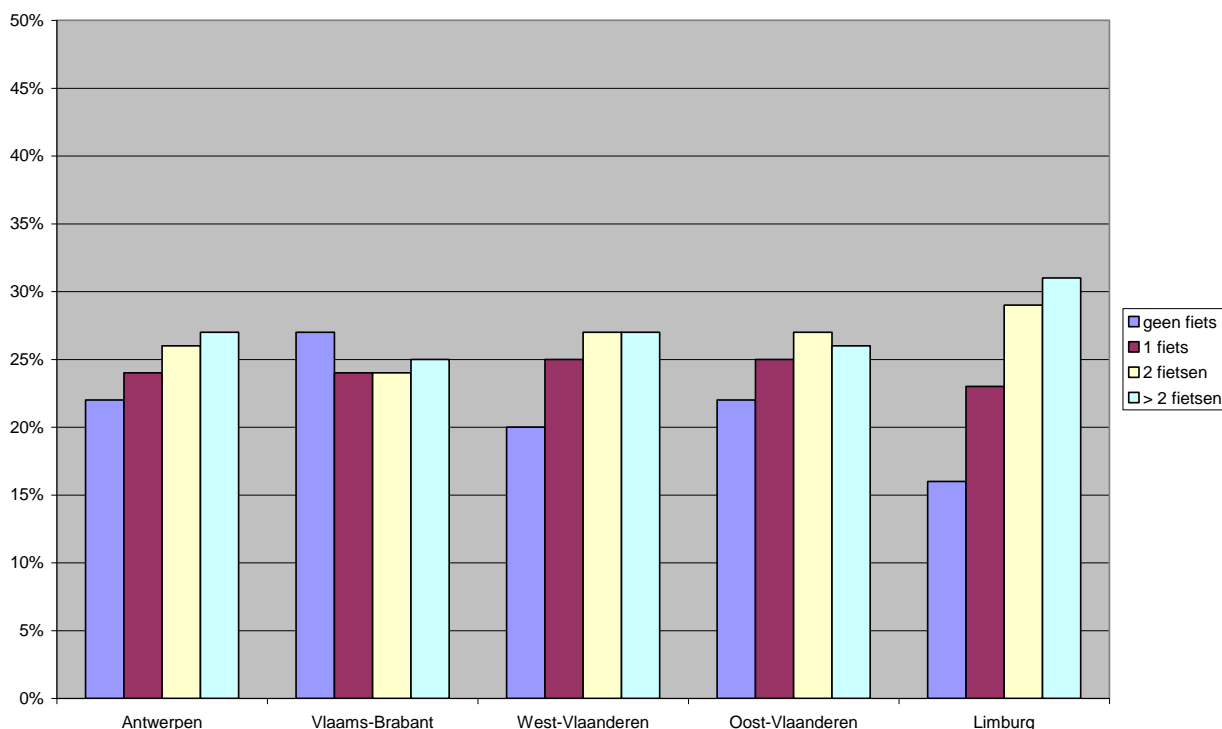
bron : FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, Algemene socio-economische enquête 2001

Aantal fietsen	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
geen	37%	22%	53%	67%
1	22%	24%	20%	18%
2	21%	27%	14%	9%
>2	20%	27%	13%	6%

Tabel 7 Aantal fietsen per huishouden in België, Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

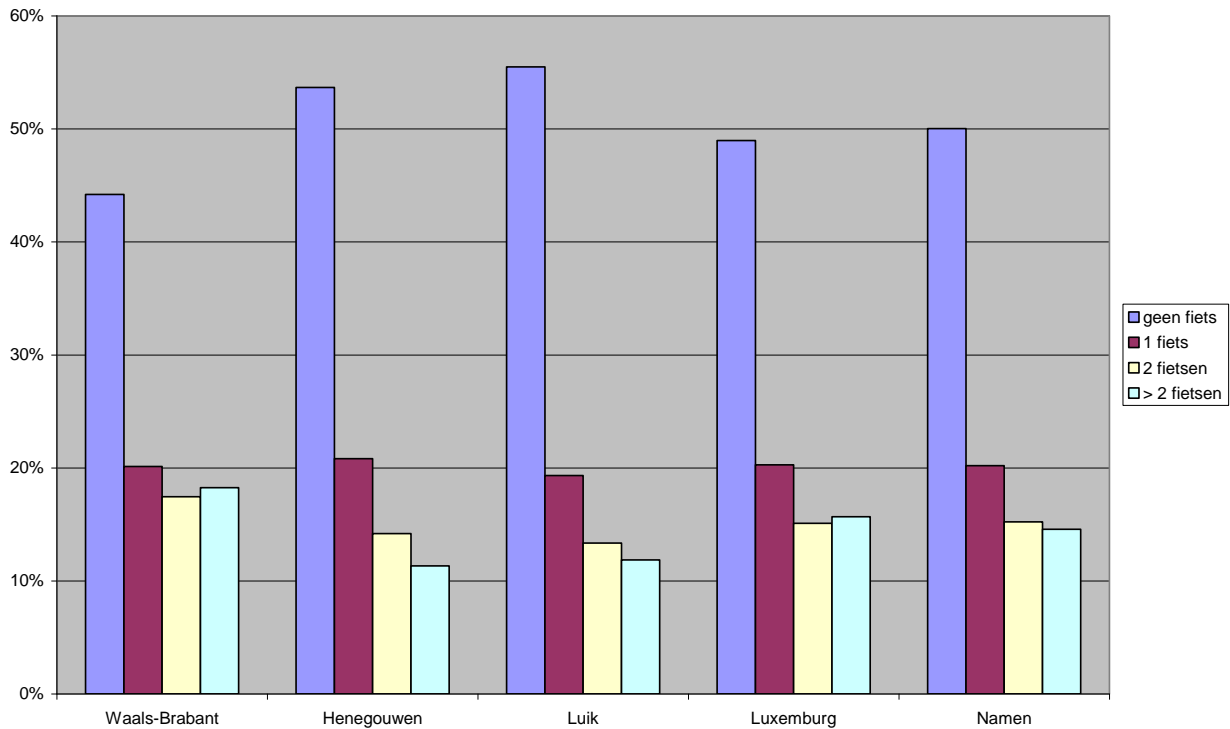
bron : FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, Algemene socio-economische enquête 2001

Uit grafiek 5 blijkt dat de provincie Limburg met 84% het hoogste fietsbezit in Vlaanderen heeft. Daarnaast heeft 31% van de huishoudens meer dan 2 fietsen. In Vlaams Brabant heeft 27% van de huishoudens geen fiets. Ook in Wallonië zijn er tussen de provincies onderling grote verschillen m.b.t. het fietsbezit. Uit grafiek 6 blijkt dat in Luik en Henegouwen het percentage huishoudens zonder fiets het hoogst is, we noteren respectievelijk 55% en 54%. Waals-Brabant daarentegen heeft het hoogste fietsbezit, 35% van de huishoudens heeft meer dan 2 fietsen.



grafiek 5 Aantal fietsen per huishouden per provincie (Vlaanderen)

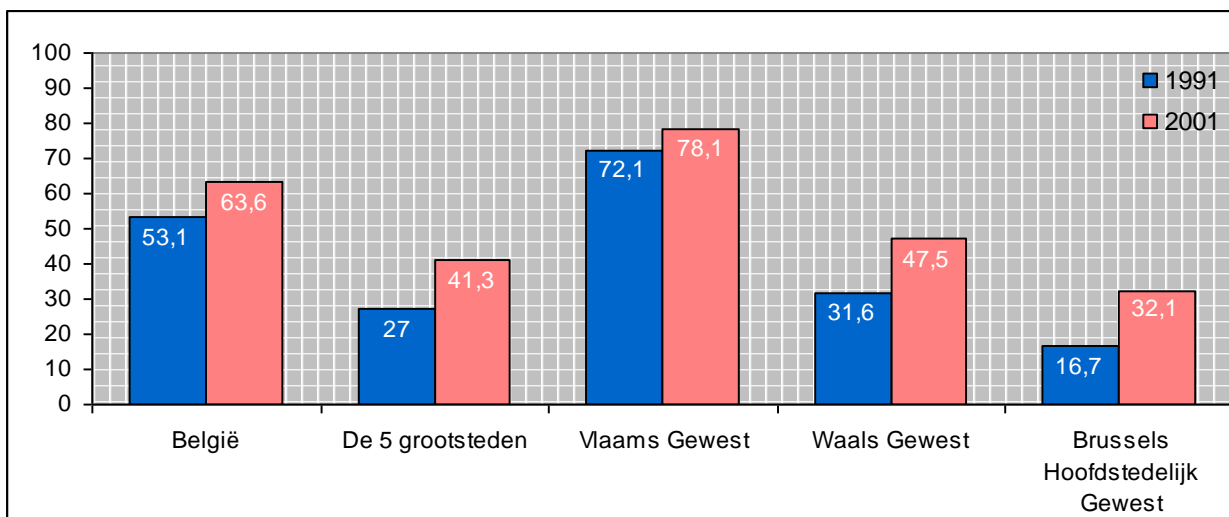
bron : FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, Algemene socio-economische enquête 2001



grafiek 6 Aantal fietsen per huishoudens per provincie (Wallonië)

bron : FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, Algemene socio-economische enquête 2001

grafiek 7 toont ons de evolutie van het fietsbezit op basis van de gegevens van de volkstelling van 1991 en de Algemene Socio-Economische Enquête 2001. Het fietsbezit van de Belgische huishoudens stijgt met 10%. In Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de stijging procentueel het hoogst. We zien voor beiden een toename met 16%. Vlaanderen had t.o.v. Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest al een hoger fietsbezit nl. 72,1%, hier noteren we een toename van 6%. In de volgende delen zullen we per gewest meer recentere cijfers bespreken.



grafiek 7 Evolutie fietsbezit per huishouden, België, Vlaanderen, Wallonië, Brussels Hoofdstedelijk Gewest¹

bron : FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, volkstelling 1991

FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, Algemene socio-economische enquête 2001

Des chiffres plus anciens sur le parc de bicyclettes en Belgique ont également été publiés par l'IBSR (« Sécurité routière, statistiques 2001 »). Malheureusement, comme on le voit dans le tableau suivant, ces statistiques ne vont pas au-delà de 1985.

Année	Nombre de bicyclettes en Belgique
1980	3349340
1981	3472661
1982	3547903
1983	3562419
1984	3618898
1985	3568337

Tabel 8 Parc de bicyclettes en Belgique

Source : IBSR

3 VLAANDEREN

Voor Vlaanderen kunnen we aan de hand van de onderzoeken verplaatsingsgedrag een evolutie van het fietsbezit geven. Uit Tabel 9 blijkt er in Vlaanderen een kleine afname is van het aantal huishoudens zonder fiets, in 1995 had 20% van de huishoudens geen fiets, in 2007 was dit nog 18,5%. Een kleine daling met 1,5%. Het aantal huishoudens met meer dan 2 fietsen nam af met 1%.

¹ De 5 grootsteden zijn: Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik.

Opvallend is het laag fietsbezit in Antwerpen. 36,5% van de huishoudens heeft geen fiets. In het stadsgewest Hasselt-Genk daarentegen is het fietsbezit veel hoger 80,8% van de huishoudens heeft een fiets en 61,1% heeft meer dan 2 fietsen. De cijfers in Gent en Vlaams-Brabant zijn vergelijkbaar. Ongeveer 27% van deze huishoudens heeft geen fiets en bijna 50% heeft meer dan 2 fietsen.

Aantal fietsen per huishouden	OVG Vlaanderen 1995-1996	OVG Antwerpen 1999-2000	OVG Hasselt-Genk 1999-2000	OVG Gent 2000-2001	OVG Vlaams-Brabant 2000-2001	OVG Vlaanderen 2000-2001	OVG Vlaanderen 2007-2008
0	20,0%	36,5%	19,2%	26,7%	27,6%	18,5%	18,5%
1	20,3%	22,2%	19,7%	23,0%	21,2%	21,3%	19,3%
2	27,6%	20,9%	25,9%	23,6%	22,2%	26,8%	25,2%
>2	32,1%	20,4%	35,2%	26,7%	29,0%	33,4%	36,9%

Tabel 9 Vergelijking van het fietsbezit per huishouden in Vlaanderen over verschillende OVG's

Bron : OVG Vlaanderen 1995-1996, OVG Antwerpen 1999-2000, OVG Hasselt-Genk 1999-2000, OVG Gent 2000-2001, OVG Vlaams-Brabant 2000-2001 en OVG Vlaanderen 2000-2001 en OVG Vlaanderen 2007-2008

4 WALLONIE

Pour plus d'informations sur la possession de vélo en Wallonie, voir 2 (Belgique). Il n'y a en effet pas d'autres chiffres plus récents concernant cette problématique du côté sud du pays.

5 REGION BRUXELLES-CAPITALE

Les derniers chiffres officiels disponibles pour la Région Bruxelles-Capitale sont ceux fournis par l'Enquête Socio-économique de 2001, indiquant que 32.1% des ménages bruxellois possédaient un vélo au moins.

Remarque : Ces chiffres sont, encore à l'heure actuelle, considérés comme étant la référence dans ce domaine, selon le Manager Vélo.

D'autres chiffres plus récents, datant de 2005, montrent que cette part de ménages possédant un vélo au moins serait passée à près de 37%, part observée lors de la création du Plan Directeur Vélo 2005-2009.

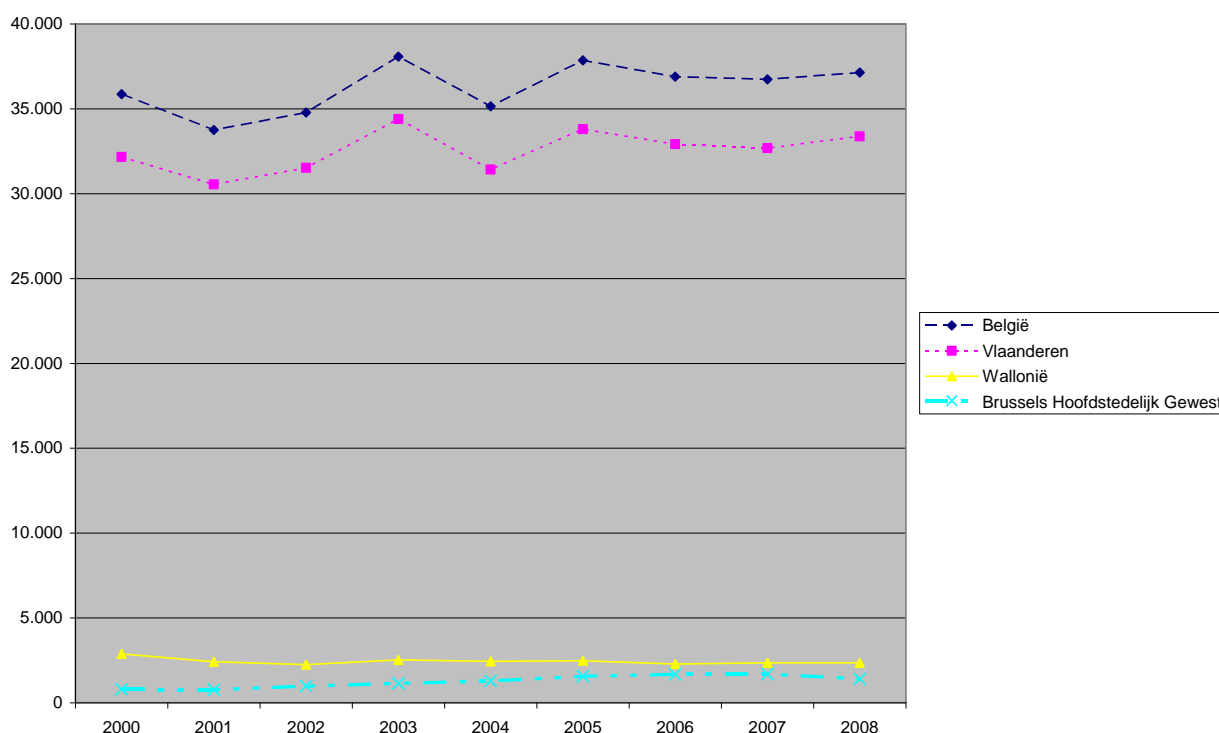
6 FIETSENDIEFSTAL

Aan de hand van de aangiften van fietsendiefstal en de resultaten uit de veiligheidsmonitor willen we een beeld krijgen van de omvang van fietsendiefstal en de perceptie van de bevolking t.o.v. dit fenomeen.

Sinds 1994 beschikt België over een statistisch instrument om de geregistreerde criminaliteit te meten en de evolutie ervan in tijd en ruimte op te volgen. Het procesverbaal dat door de algemene politiediensten (de lokale en federale politie) wordt opgemaakt, is de bron van de Politie Criminaliteitsstatistieken. Via de algemene

gegevensbank (ANG) worden de gegevens van de pv's verzameld. De informaticasystemen ISLP (Integrated System for the Local Police) (voor de lokale politie) en FEEDIS (Feeding Information System) (voor de federale politie) voeden op dezelfde wijze met dezelfde gegevensvariabelen de algemene nationale gegevensbank (ANG). Tabel 10 geeft de cijfers weer van de door de algemene politie geregistreerde fietsdiefstallen van 2000 tot 2008 zowel op nationaal als gewestelijk niveau. Hierbij maken we de randbemerking dat de aangiftenbereidheid voor fietsendiefstal zeer laag is waardoor de gebruikte cijfers vermoedelijk een onderschatting van het reëel aantal diefstallen zijn. De criminaliteitsstatistieken geven maar een gedeeltelijk beeld van de reële criminaliteit.

Op nationaal niveau is het aantal geregistreerde fietsdiefstallen sinds 2000 met 3,56% toegenomen. Voor deze periode zien we kleine schommelingen. Gemiddeld genomen werden er jaarlijks meer dan 36.000 fietsendiefstallen geregistreerd (of bijna 100 fietsendiefstallen per dag). In Vlaanderen waren er dit gemiddeld genomen ongeveer 32.500. In 2003 was er een kleine piek van 33.795 registraties. Opvallend zijn de cijfers voor Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2000 waren er beduidend meer geregistreerde fietsdiefstallen in Wallonië. Van 2001 tot 2008 zijn er kleine schommelingen. Vanaf 2002 t.e.m. 2005 is er een sterke toename van het aantal fietsdiefstallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er is een jaarlijkse stijging van gemiddeld 19%. In 2006 en 2007 is de toename veel lager en in 2008 is er zelfs een afname van 17% t.o.v. 2007.



grafiek 8 Evolutie van de geregistreerde fietsdiefstallen in België, Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2000-2008

Bron : Belgische federale politie, criminaliteitsstatistieken

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008-2000%
België	33.745	34.780	38.075	35.147	37.851	36.887	36.738	37.137	3,56%
Vlaanderen	30.544	31.517	34.388	31.415	33.795	32.911	32.680	33.376	3,80%
Wallonië	2.410	2.243	2.530	2.439	2.479	2.278	2.350	2.353	-18,18%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	762	979	1.142	1.284	1.556	1.670	1.693	1.403	77,15%

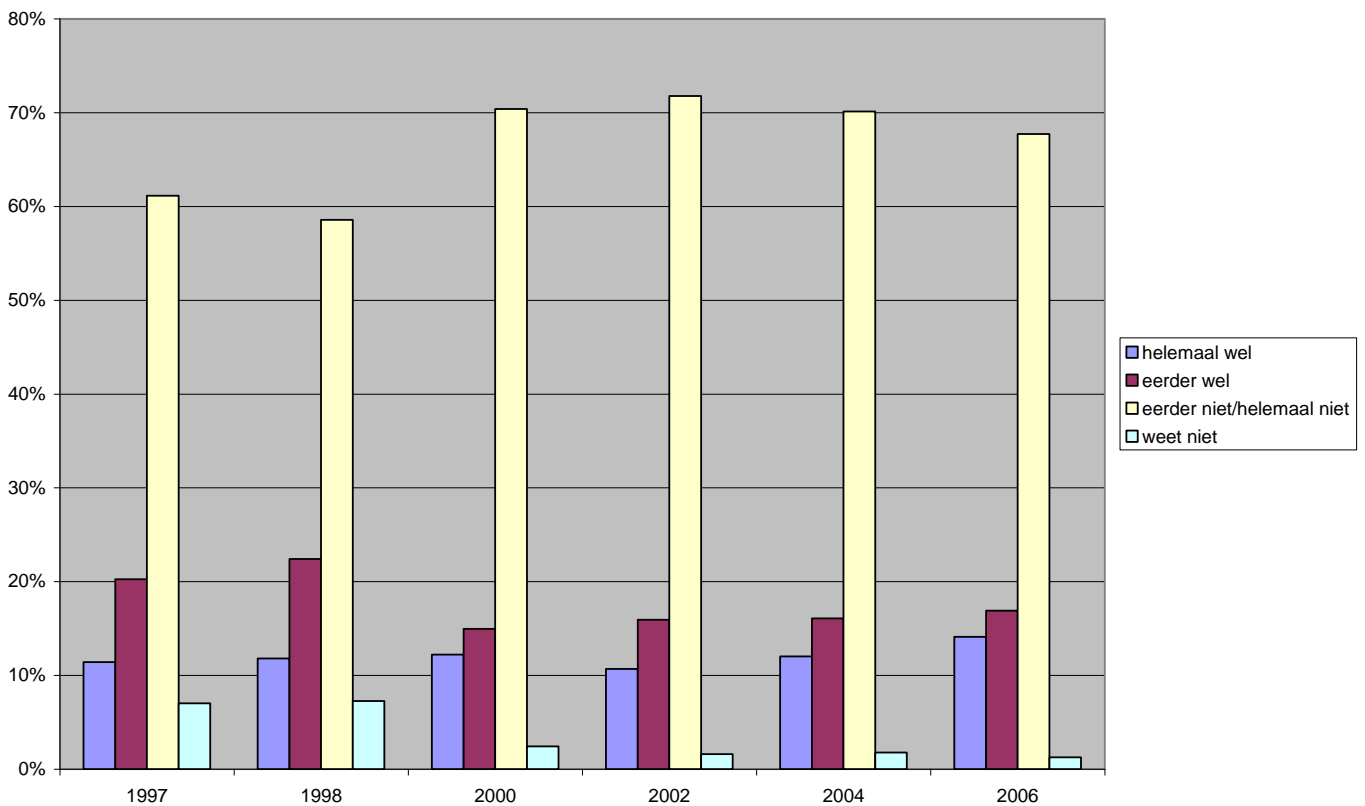
Tabel 10 Evolutie van de geregistreerde fietsdiefstallen in België, Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2000-2008

Bron : Belgische federale politie, criminaliteitsstatistieken

De gegevens van de criminaliteitsstatistieken kunnen we aanvullen met de resultaten uit de veiligheidsmonitor. Sinds 1997 wordt in opdracht van de Minister van Binnenlandse Zaken (uitgevoerd door de dienst Beleidsgegevens van de Directie van de Nationale Gegevensbank, Directie van de Operationele Ondersteuning van de Federale Politie) op regelmatige basis een grootschalige federale bevolkingsenquête gehouden. Via een telefonische bevraging wil men een beeld krijgen van de veiligheid van de burgers en het functioneren van de politiediensten. De resultaten worden gebruikt als instrument voor de voorbereiding en evaluatie van het veiligheids- en politiebeleid. Sinds de start van de veiligheidsmonitor zijn er geen ingrijpende wijzigingen, hierdoor is het mogelijk een zicht te krijgen op trends doorheen de jaren (1997-2006). Tijdens de telefonische bevraging werd er onder meer nagegaan of bepaalde situaties of feiten zoals onder meer fietsdiefstal, agressief verkeersgedrag, bedreiging, geluidsoverlast door verkeer, onaangepaste snelheid in het verkeer en autodiefstal in de eigen buurt voorkomen. Aan de respondenten werd gevraagd of men deze als een probleem ervaart of niet. De antwoordmogelijkheden op deze vraag zijn : helemaal wel, eerder wel, eerder niet, helemaal niet of weet het niet.

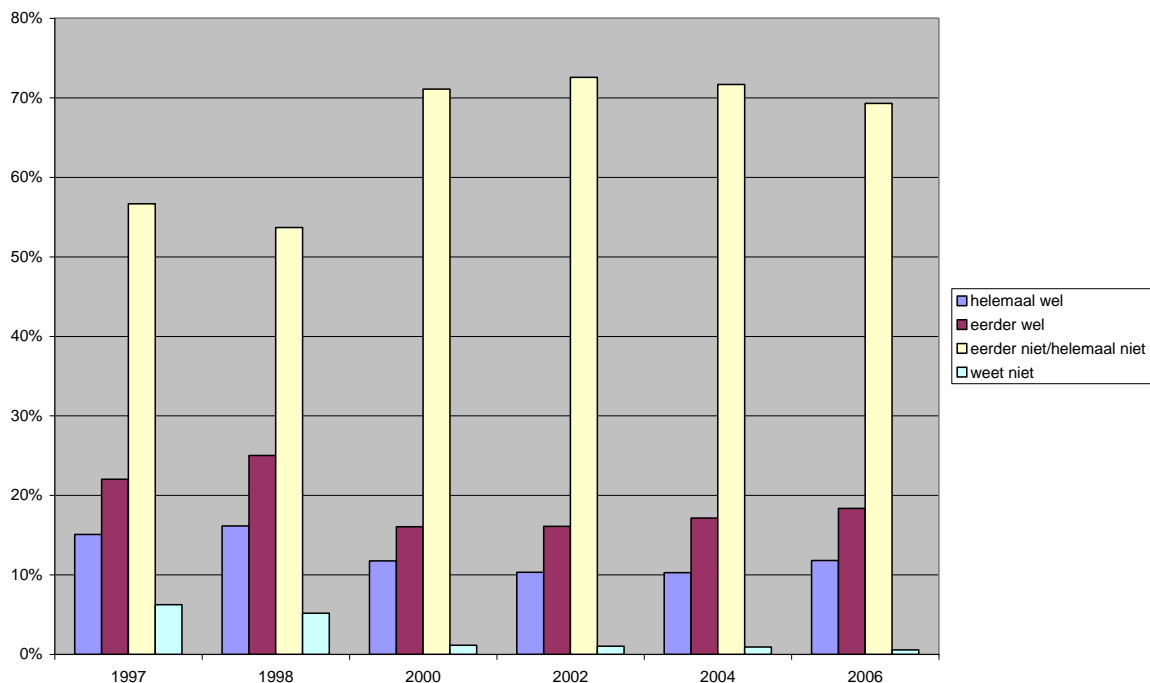
Grafieken 8, 9, 10 en 11 geven achtereenvolgens de evolutie van het percentage bewoners dat fietsdiefstal al dan niet als een buurtprobleem ervaart voor België, Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Uit grafiek 9 blijkt dat er op niveau van België kleine verschillen zijn inzake de ervaringen met fietsdiefstal in de eigen buurt. Wanneer we kijken naar het percentage van de bevolking dat fietsdiefstal helemaal wel of eerder wel als een probleem ervaart, zien we dat er geen verschil is tussen de cijfers van 2006 en 1997. De percentages schommelen in deze periode tussen de 27 en 34%. Bijna 1 op 3 van de Belgen vindt fietsdiefstal helemaal/eerder wel een probleem. In Vlaanderen zien we een andere trend. Uit grafiek 10 blijkt dat er in 1997 en 1998 een duidelijke piek is van Vlamingen die fietsdiefstal helemaal/eerder wel als probleem ervaren. Respectievelijk 37% en 41% van de respondenten ervaart dit zo in 2006 is dit nog maar 30%. Zowel in Wallonië als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er een stijging van het percentage respondenten dat fietsdiefstal helemaal/eerder wel als probleem ervaart. (zie grafiek 11 en grafiek 12) In Wallonië is er per periode een stijging van 1%, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarentegen is er vanaf 2004 een forsere toename. In 1997 ervaart 27% van deze respondenten fietsdiefstal helemaal/eerder wel als een probleem, in 2004 is dit 34% en in 2006 neemt dit zelfs toe tot 43%.

Wanneer we de gegevens van 2006 analyseren valt meteen op dat 43% van de respondenten uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest fietsendiefstal helemaal/eerder wel als probleem ervaren. In de andere gewesten is dit ongeveer 1 op 3 van de bevroagden.



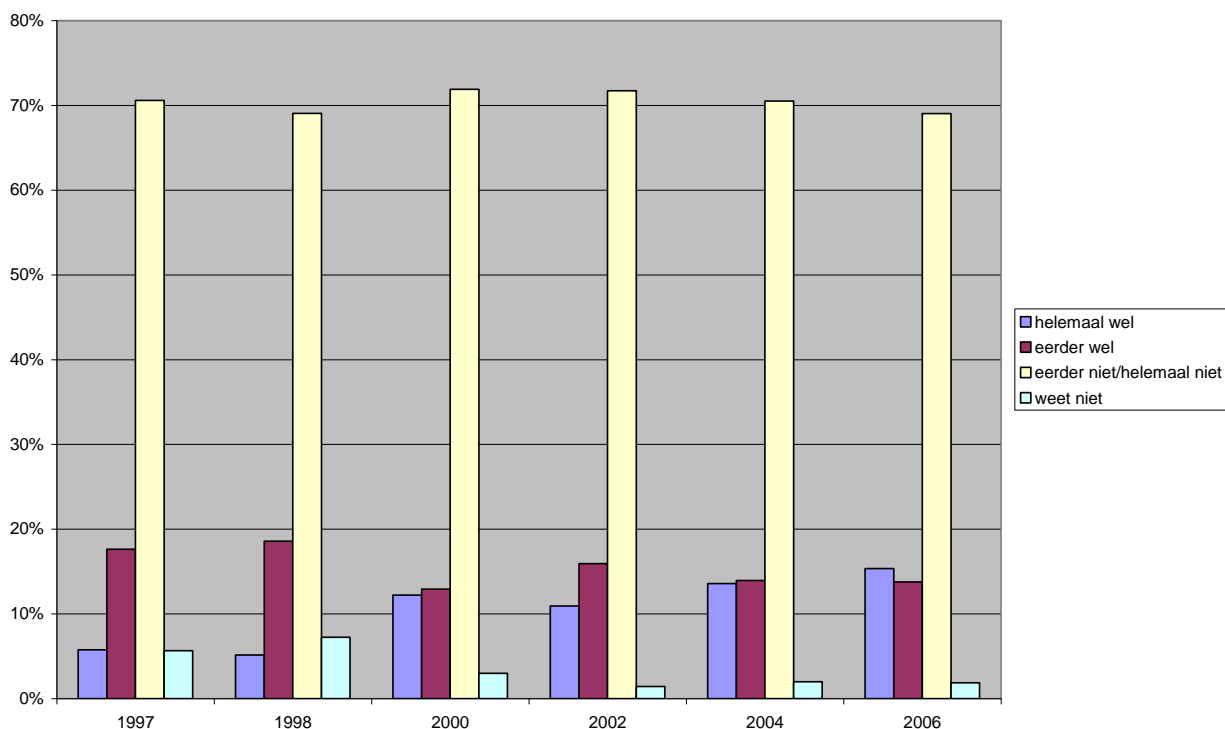
grafiek 9 Evolutie percentage Belgen dat fietsendiefstal al dan niet als een buurtprobleem ervaart

bron : federale veiligheidsmonitor 1997, 1998, 2000, 2002, 2004 en 2006



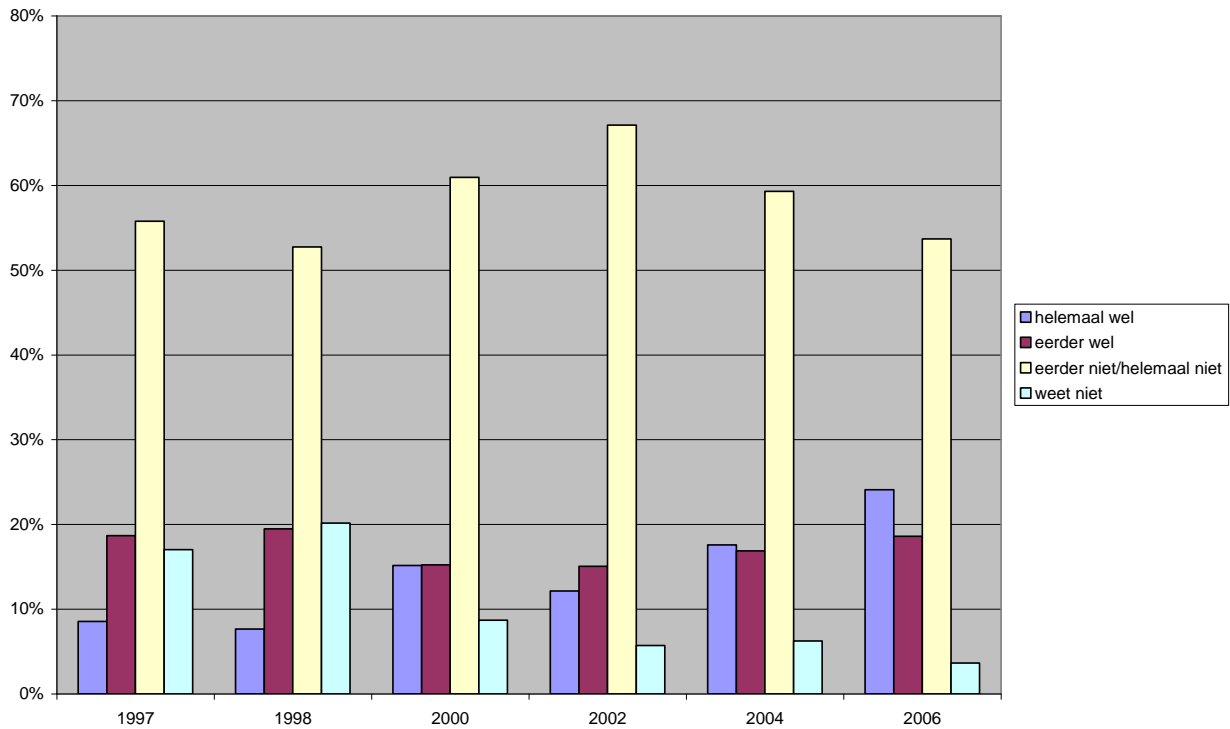
grafiek 10 Evolutie percentage Vlamingen dat fietsendiefstal al dan niet als een buurtprobleem ervaart

bron : federale veiligheidsmonitor 1997, 1998, 2000, 2002, 2004 en 2006



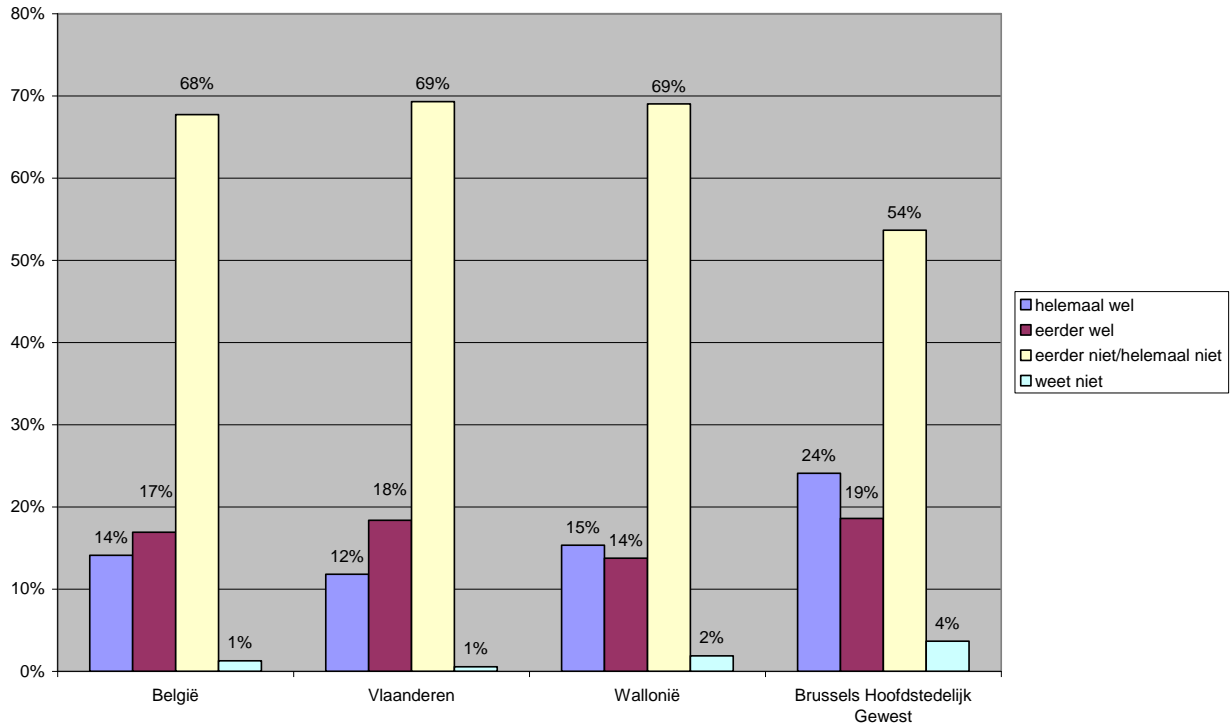
grafiek 11 Evolutie percentage Walen dat fietsendiefstal al dan niet als een buurtprobleem ervaart

bron : federale veiligheidsmonitor 1997, 1998, 2000, 2002, 2004 en 2006



grafiek 12 Evolutie percentage bewoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat fietsendiefstal al dan niet als een buurtprobleem ervaart

bron : federale veiligheidsmonitor 1997, 1998, 2000, 2002, 2004 en 2006



grafiek 13 Vergelijking van de bevolking in België, Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat fietsendiefstal al dan niet als een buurtprobleem ervaart in 2006

bron : federale

veiligheidsmonitor

2006

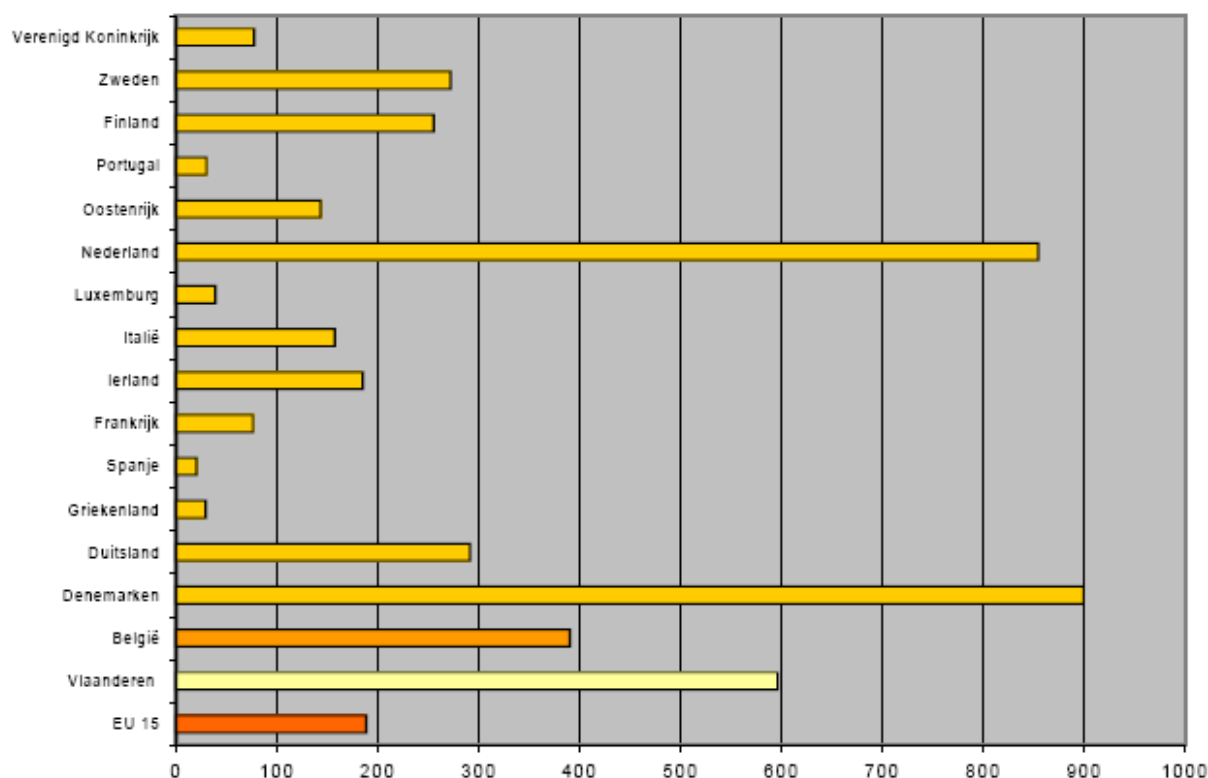
DEEL 3 : FIETSGEBRUIK

In het vorige deel werden de data m.b.t. het fietsbezit verzameld. In dit deel zullen we ons focussen op het fietsgebruik. Naargelang de bron van de gegevens kunnen we onder meer informatie geven m.b.t. de vervoerswijze, de verplaatsingsafstand en het verplaatsingsmotief.

1 BELGIË

1.1 Vergeleken met andere Europese landen

Uit grafiek 14 blijkt dat België in Europa op de derde plaats staat wat betreft het aantal afgelegde kilometers met de fiets. In Nederland en Denemarken fietsen ze dubbel zoveel. Vlaanderen scoort veel beter t.o.v. het Belgische gemiddelde.



grafiek 14 Afgelegde afstand per persoon in kilometers met de fiets per jaar, Europa

bron: EUROSTAT, 2000 en DWTC, Nationale mobiliteitsenquête 1998-1999

1.2 diagnostiek woon-werkverkeer

Om een actueel beeld te krijgen van de woon-werkverplaatsingen in België zijn de bedrijven met meer dan 100 werknemers verplicht om driejaarlijks een diagnostiek van de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers te maken. Via een enquêteformulier worden gegevens m.b.t. het aantal werknemers, de uurregeling, de verplaatsingswijze, de

bereikbaarheid, bestaande maatregelen, mobiliteitsproblemen en potentiële maatregelen opgevraagd. In 2005 gebeurde dit voor de eerste maal, in 2008 werd dit hernomen.

In 2005 namen 8.774 vestigingseenheden deel aan de enquête in 2008 waren er dit 9.783. 62% (of 6.065) van de vestigingseenheden namen zowel deel aan de enquête van 2005 als die van 2008. Het antwoordpercentage van de enquête in 2008 ligt hoger dan in 2005. In 2008 hield de enquête rekening met 32,2% van de beroepsactieven, in 2005 was dit 31,6%. Een groot deel van de vestigingseenheden nl. 63,7% zijn gesitueerd in Vlaanderen, 23,4% in Wallonië en 12,9% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

	2005	2008	2008-2005%
Werkgevers	3.612	3.815	+5,6%
Vestigingseenheden	8.774	9.783	+11,5%
Vlaanderen	5.464 (62,3%)	6.236 (63,7%)	+14%
Wallonië	2.165 (24,7%)	2.287 (23,4%)	+7%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	1.145 (13%)	1.260 (12,9%)	+10%
werknemers	1.339.976	1.432.549	+6,9%

Tabel 11 Participatie enquête diagnostiek woon-werkverkeer 2005 en 2008

Bron : federale overheidsdienst, mobiliteit en vervoer, dagnostiek woon-werkverkeer 2005-2008

Uit Tabel 12 en Tabel 13 blijkt dat de wagen nog steeds het vervoermiddel bij uitstek is voor de woon-werkverplaatsing. 65,6% van deze verplaatsingen gebeuren met de wagen. Sinds 2005 is er wel een daling van 1,6%. Het trein- en fietsgebruik zijn met respectievelijk 1% en 0,5% lichtjes toegenomen. Het carpoolen en het gebruik van motor- en bromfiets daalden met 0,5% en 0,1%.

Tussen de gewesten onderling zijn er grote verschillen voor wat betreft de vervoerswijze. Vlaanderen heeft met 12,8% het hoogste fietsgebruik. De werknemers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruiken voornamelijk de auto (40,8%) en de trein (34%). Het gebruik van tram, bus en metro ligt op 15,7%. Het autogebruik in Wallonië ligt met 76,1% ver boven het nationaal gemiddelde.

In het voorlopig eindverslag van de tweede federale diagnostiek woon-werkverkeer (2008) worden de gegevens m.b.t. het gebruik van de vervoersmiddelen uitvoerig geanalyseerd op niveau van de agglomeraties en de gemeenten. Voor deze informatie verwijzen we naar dit rapport.

Hoofdvervoermiddel	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Auto	65,6%	67,5%	78,8%	44,7%
Carpool	4,5%	5,1%	4,8%	2,4%
Trein	9,3%	3,9%	4,3%	31,5%
Tram/bus/metro	5,8%	3,8%	3,6%	14,5%
Fiets	7,7%	12,1%	1,2%	1,2%
Te voet	2,4%	2%	3,2%	2,5%
Motor/bromfiets	1,7%	2,1%	1,4%	0,7%

Tabel 12 Verdeling van personen volgens hoofdvervoerswijze voor het woon-werkverkeer (toestand 30 juni 2005)

Bron : federale overheidsdienst, mobiliteit en vervoer, diagnostiek woon-werkverkeer 2005

Hoofdvervoermiddel	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Auto	64,0%	67,1%	76,1%	40,8%
Carpool	4,0%	4,4%	4,8%	1,9%
Trein	10,3%	4,7%	4,6%	34,0%
Tram/bus/metro	6,3%	4,2%	3,8%	15,7%
Fiets	8,2%	12,8%	1,5%	1,5%
Te voet	2,2%	1,7%	3,2%	2,3%
Motor/bromfiets	1,6%	1,9%	1,4%	0,9%

Tabel 13 Verdeling van personen volgens hoofdvervoerswijze voor het woon-werkverkeer (toestand 30 juni 2008)

Bron : federale overheidsdienst, mobiliteit en vervoer, diagnostiek woon-werkverkeer 2008

Diagnostic Déplacements Domicile-Travail de 2005

Le Diagnostic Déplacements Domicile-travail nous permet de bien se rendre compte des différences de mentalité et de politique entre le Nord et le Sud du pays. La carte ci-dessous indique le pourcentage de travailleurs travaillant dans chaque commune qui utilise le vélo comme moyen de transport principal.

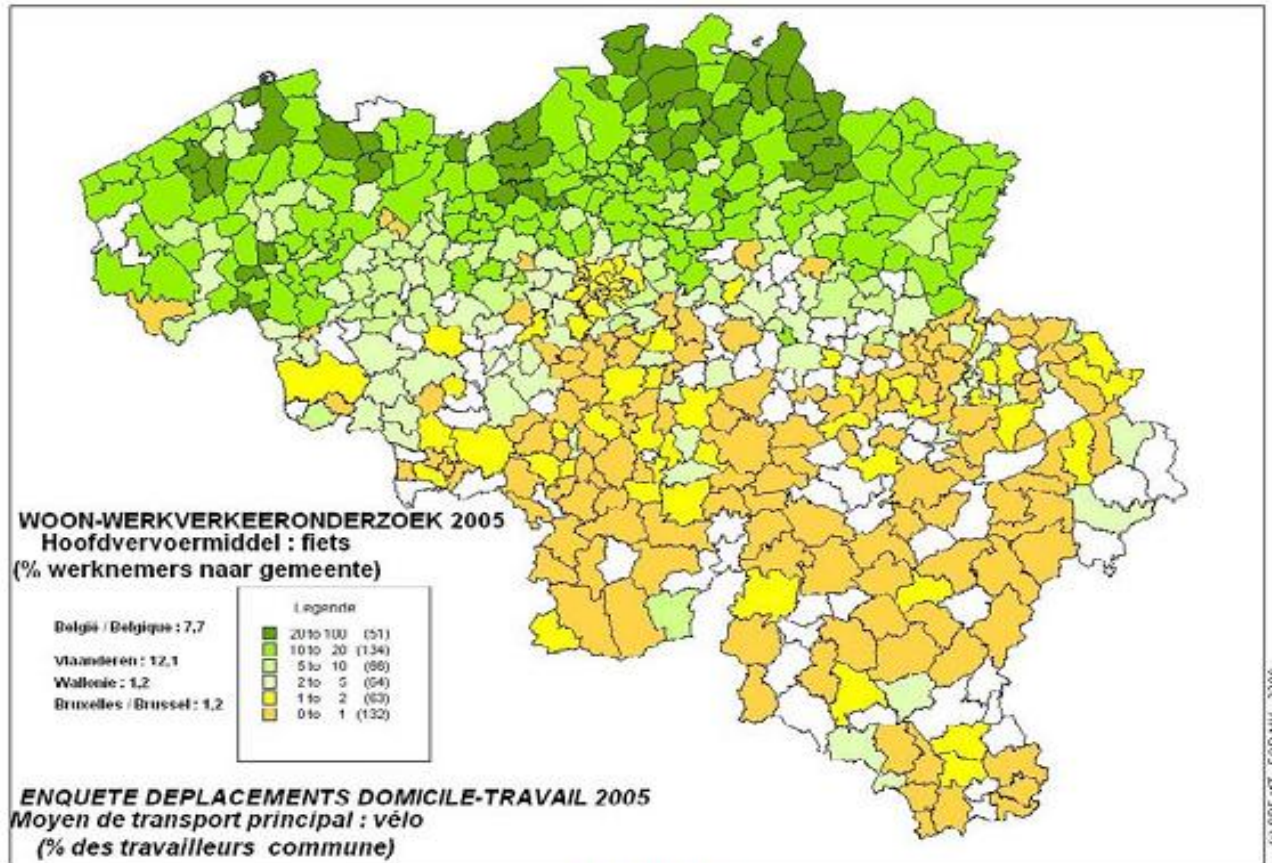


Figure 6b

kaart 9 Pourcentage des travailleurs dont le mode de transport principal est le vélo

Source : Diagnostic Déplacements Domicile-travail 2005.

Le premier élément qui ressort de cette cartographie est la bien plus grande utilisation du vélo en Flandre qu'en Wallonie d'une part, et qu'à Bruxelles d'autre part. On voit qu'une grande majorité des communes flamandes voient plus de 10% de leurs travailleurs venir sur leur lieu de travail à vélo, tandis que deux communes seulement atteignent ce palier en Wallonie : Mouscron et Comines. Toutes les autres communes sont bien en dessous de ce niveau : peu d'entre elles ont plus de 5% de leurs travailleurs qui se rendent à vélo au travail, la majorité étant comprises entre 0 et 2%.

Deuxième constatation : les comportements semblent varier légèrement d'une zone à l'autre dans une même région. Pour la Flandre par exemple, on note un niveau d'utilisation du vélo sensiblement plus élevé au fur et à mesure que l'on se rapproche de la frontière hollandaise, principalement dans les provinces de Flandre occidentale et orientale et d'Anvers. On constate aussi que les communes où l'utilisation du vélo est la moins forte sont situées le long de la frontière linguistique, autour de Bruxelles ou bien dans des zones plus isolées, comme la région allant de Tielt à Tongeren. Le premier fait s'explique peut-

être par la mixité des populations néerlandophone et francophone dans les travailleurs, donc par une faible utilisation du vélo comme mode de transport par cette dernière catégorie de population. Le second fait s'explique certainement par la haute densité de transports en commun desservant la capitale et sa périphérie, ce qui induit que de nombreux navetteurs utilisent plutôt ceux-ci que leur vélo comme mode principal.

En ce qui concerne la Wallonie, on constate principalement deux choses. Premièrement, c'est dans le sud du pays qu'il y a le plus de communes où l'utilisation du vélo est non-significative (communes en blanc sur la carte). Deuxièmement, on constate également que la majorité des communes où l'utilisation est la plus élevée sont situées près de la frontière linguistique (Mouscron, Frasnes,...) pour la même raison énoncée que ci-dessus. De plus, on relève une différence sensible entre le Hainaut occidental et le reste de la Région. Peut-on expliquer cela par une mentalité légèrement différente du reste de la population régionale, par le fait que la Flandre est relativement proche, ou est ce parce que le relief est particulièrement plat permettant ainsi une utilisation du vélo facilitée par rapport à d'autres régions (Condroz,...) ou bien encore parce que cette région n'est pas relativement isolée comme d'autres peuvent l'être (Calestienne, Hautes-Fagnes,...) ?

Enfin, notons qu'en Région Bruxelles-Capitale, il n'y a que peu de différences selon les 19 communes, la proportion de travailleurs venant à vélo à leur travail étant faible.

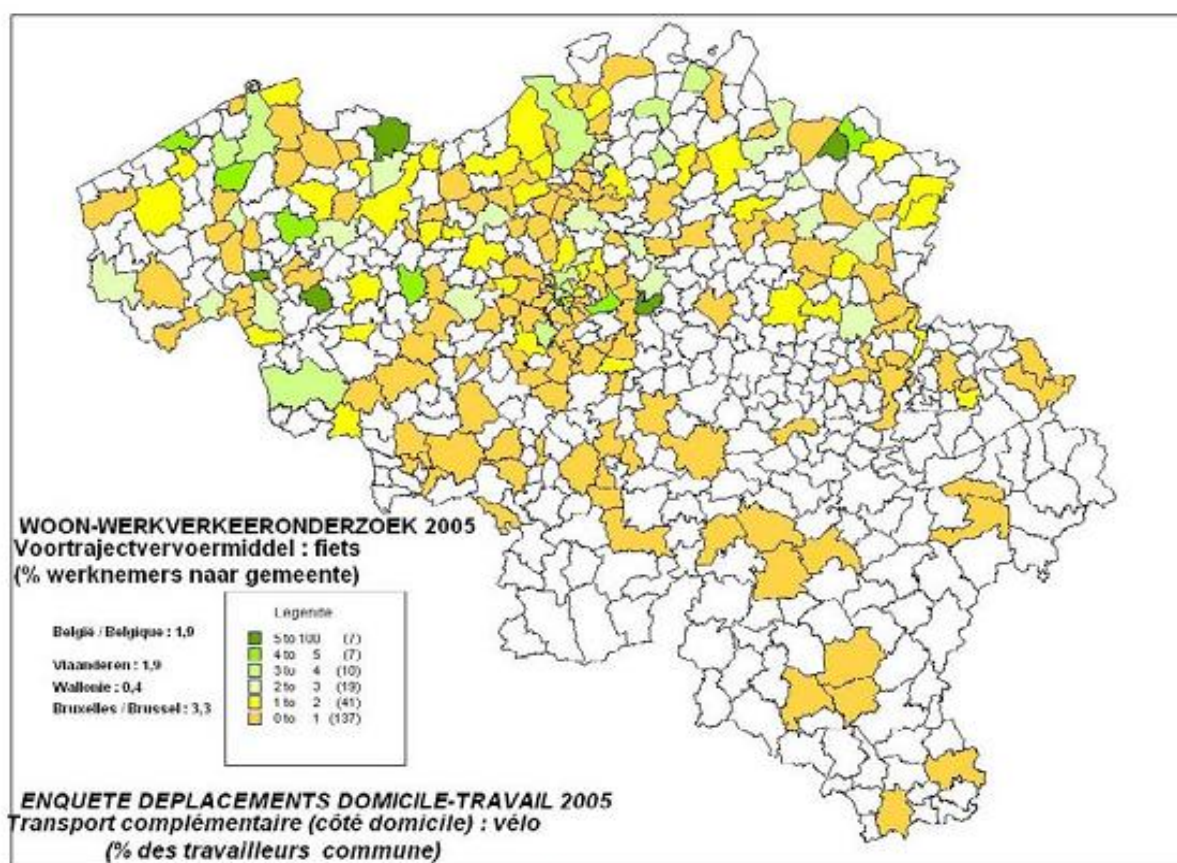


Figure 6e

kaart 10 pourcentage des travailleurs dont le mode de transport complémentaire (au départ du domicile) est le vélo

Source : Diagnostic Déplacements Domicile-travail 2005.

Cette seconde carte montre la proportion de travailleurs par commune utilisant le vélo comme moyen de transport complémentaire pour le trajet d'approche (c'est-à-dire côté domicile, p.ex. pour rejoindre la gare).

La première constatation générale est que globalement le vélo est beaucoup moins employé dans un trajet d'approche qu'en tant que mode principal. Cela signifie que peu de personnes utilisent leur vélo puis un autre moyen de transport pour se rendre à leur travail. Cela se confirme en comptabilisant le nombre important de communes (en blanc sur la carte) où ce type d'utilisation du vélo est non-significatif. Nous verrons plus loin si le cas reste d'application pour l'utilisation du vélo pour le trajet final.

Seconde constatation, bien qu'il y ait encore une différence perceptible notable entre la Flandre et la Wallonie, cette différence est, visuellement, moins importante que pour le trajet en tant que mode principal. Cela se confirme dans les chiffres : il y a environ dix fois plus de travailleurs qui effectuent leur trajet principal en vélo en Flandre qu'en Wallonie, alors que pour le trajet d'approche, le rapport tombe à 5 fois.

On constate également que les communes de travail où ce type de déplacement est le plus important sont principalement situées en périphérie des villes (autour de Gent, de Kortrijk) ou bien sont des villes elles-mêmes (Brugge, Antwerpen), probablement signifiant qu'on peut utiliser le vélo pour ensuite emprunter un transport en commun pour se rendre en ville;. Côté wallon, seule la commune de Tournai dépasse les 3% de travailleurs utilisant ce type de transport, situation probablement due aux facteurs déjà énoncés ci-dessus.

Enfin, à Bruxelles, on voit quelques communes plus concernées que d'autres par le phénomène (Forest, Bruxelles-Ville, Schaerbeek). Il est à remarquer qu'il s'agit de communes où passent les principales lignes ferroviaires dans la capitale.

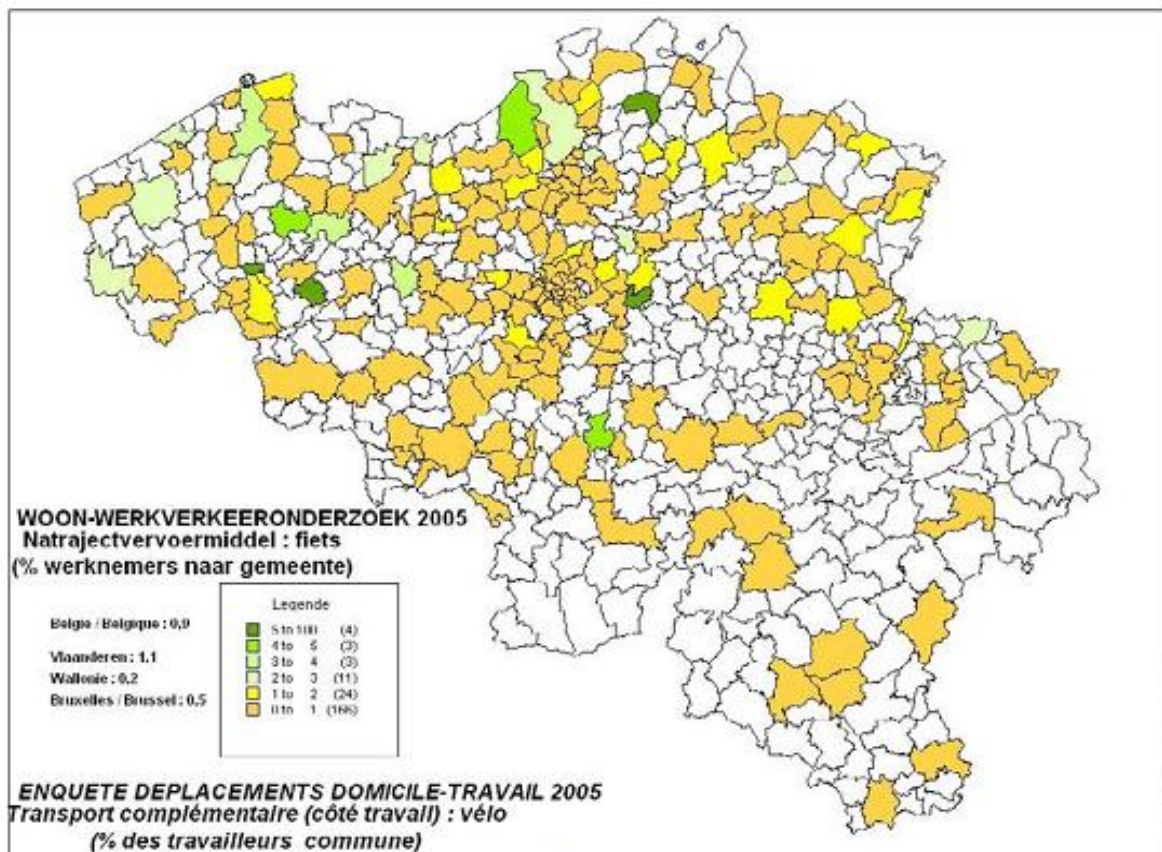


Figure 6g

kaart 11 pourcentage des travailleurs dont le mode de transport complémentaire (côté travail) est le vélo

Source : Diagnostic Déplacements Domicile-travail 2005.

Cette nouvelle carte illustre la proportion de travailleurs utilisant le vélo comme moyen de transport complémentaire pour le trajet final (c'est-à-dire côté lieu de travail).

Cette carte ressemble fort à la précédente et à peu près les mêmes remarques se dégagent: phénomène de faible ampleur, différence Nord-Sud présente mais proportionnellement moins forte que le cas du vélo en tant que mode principal, communes urbaines et leur périphérie les plus concernées par ce type de transport (Brugge, Antwerpen, Gent).

En Wallonie, ce type de déplacement est très marginal. Seule la commune de Fleurus à un taux de travailleurs utilisant ce moyen de déplacement supérieur à 4%.

Enfin, en Région Bruxelles-Capitale, ce mode de déplacement est également très peu représenté.

En résumé, les conclusions, illustrées par les cartes ci-dessus, qui peuvent être tirées du diagnostic « Déplacements Domicile-Travail » de 2005 sont les suivantes :

- 7.2% des travailleurs utilisent le vélo comme mode de déplacement principal dont :
 - 12.1% en Flandre ;
 - 1.2% en Wallonie ;
 - 1.2% en RBC.

- 1.9% des travailleurs optent pour le vélo pour le trajet d'approche au départ de leur domicile dont :
 - 3.3% en RBC ;
 - 1.9% en Flandre ;
 - 0.4% en Wallonie.

- 0.9% des travailleurs prennent le vélo en tant que mode complémentaire pour le trajet final à destination du travail dont :
 - 1.1% en Flandre ;
 - 0.5% en RBC ;
 - 0.2% en Wallonie.

Une autre analyse intéressante issue du Diagnostic Déplacements Domicile-travail est le mode de transport utilisé par les travailleurs selon leur secteur d'activité défini suivant la nomenclature NACE. La figure suivante reprend donc, par secteur d'activité, le nombre de travailleurs actifs au sein de chacun de ceux-ci, et, pour chaque secteur, la décomposition du nombre de travailleurs selon le mode de transport qu'ils utilisent pour se rendre à leur lieu de travail. Le vélo est représenté ici en rose, la voiture individuelle étant sans surprise le mode le plus utilisé, apparaît en mauve.

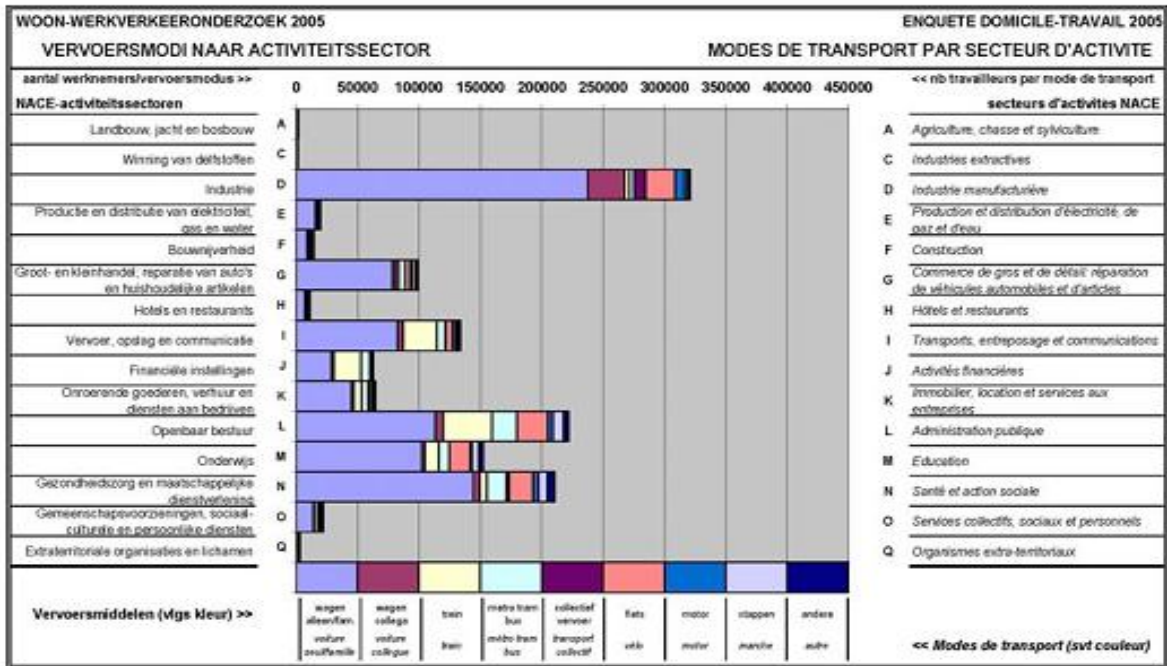


Figure 12a

grafiek 15 mode de transport par secteur d'activités

Source : Diagnostic Déplacements Domicile-travail 2005.

Les secteurs les plus importants en terme d'effectifs sont l'industrie manufacturière, l'administration publique, la santé et l'action sociale, l'éducation, les transports, l'entrepotage et les communications. Ces 5 branches d'activité regroupent chacune plus de 100000 travailleurs. Mais ces branches sont aussi celles où les contingents de travailleurs utilisant leur vélo pour les déplacements domicile-travail sont les plus importants.

La figure suivante indique quelle est la part relative de chaque mode de transport par branche d'activité. Il faut bien être conscient qu'un pourcentage élevé, dans cette figure, ne correspond pas nécessairement à un grand nombre d'utilisateurs. Dans le cas de l'agriculture, par exemple, 75% des travailleurs utilisent leur voiture, mais le nombre total de travailleurs dans ce secteur étant très peu fourni, l'effectif utilisant la voiture est faible.

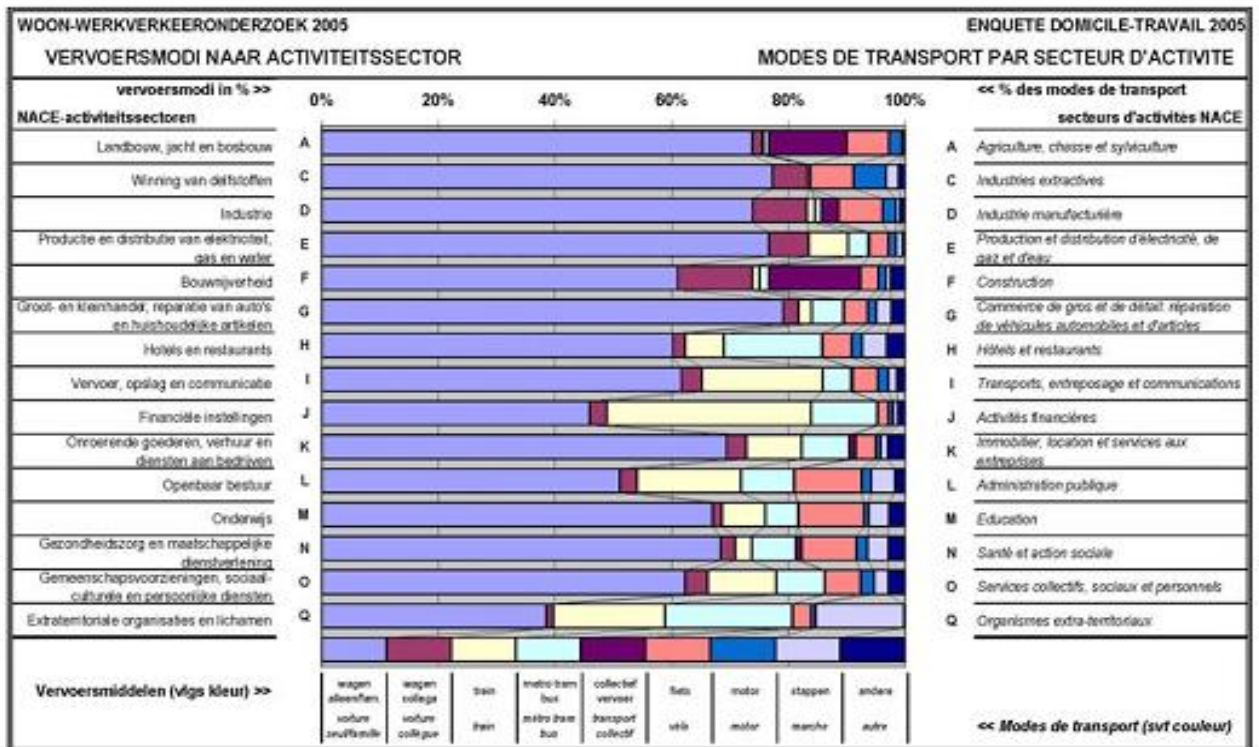


Figure 12b

grafiek 16 Part relative des modes de transport par secteur d'activités

Source : Diagnostic Déplacements Domicile-travail 2005.

Si ne prenons donc les 5 secteurs d'activité les plus importants en terme d'effectifs, l'industrie manufacturière voit entre 5% et 10% de ses travailleurs utiliser le vélo comme mode de transport ; l'administration publique et la santé (et action sociale) comptabilisent près de 10% de leurs travailleurs qui utilisent ce mode pour leur déplacements, tout comme l'éducation, quatrième pourvoyeur d'emplois parmi les secteurs. Enfin, en ce qui concerne les transports, on remarque que la proportion est inférieure à 5%, de l'ordre de 3%.

D'autres secteurs possèdent une proportion de travailleurs venant à vélo depuis leur domicile jusque leur lieu de travail de plus de 5%, mais les effectifs globaux de ces branches étant réduits, cela ne représente, comme nous le signalions plus haut, que peu de gens en nombre absolu.

Diagnostic Déplacements Domicile-Travail de 2008

Un nouveau Diagnostic Déplacements Domicile-travail a été réalisé en 2008. Il va permettre d'estimer l'évolution des tendances observées en 2005. Actuellement, les résultats ne sont que partiels. Ceux-ci ont fait l'objet d'un rapport provisoire datant de fin juin 2009. Nous n'avons donc pas utilisé intensivement ces résultats préférant prendre en compte ceux de 2005, qui eux sont définitifs.

Cependant, nous présenterons ici deux tableaux qui introduisent les premières évolutions entre les deux diagnostics. Le premier tableau indique l'évolution des parts de chaque mode de transport utilisé par les travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail. Le second montre les évolutions en terme de mesures prises dans les entreprises pour favoriser l'utilisation du vélo.

VERGELIJKING WOON-WERKVERKEER 2008-2005 : VERVOERMODI (02/06/2009) COMPARAISON DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2008-2005 : MODES DE TRANSPORT

cpgepast: tot 9999 regels!

Enquêtes 2008	Identical units 08		% modus 2008 (identical units)										Identical units 05		% modus 2005 (identical units on 1st line, global % 2005 on 2d line)											
	Tot.Units	Emp_08 Units	Car1	Car2	Train	MTB	privbus	cycle	moto	foot	other	Emp_08	Units	Car1	Car2	Train	MTB	privbus	cycle	moto	foot	other				
Vlaanderen 6233	681	830	3940	67.2%	4.8%	4.6%	3.9%	1.6%	12.4%	2.0%	1.6%	1.8%	99.9%	667	649	3940	67.6%	5.5%	3.8%	3.7%	1.8%	11.8%	2.2%	2.0%	1.8%	
	Evol. Id. 2008/2005 >>			-0.5%	-0.7%	+0.8%	+0.3%	-0.2%	+0.6%	-0.2%	-0.3%	+0.0%														
	843	196	6233	67.0%	4.4%	4.7%	4.2%	1.4%	12.8%	1.9%	1.7%	1.7%	99.9%				67.6%	5.1%	3.9%	3.6%	1.6%	12.1%	2.1%	2.0%	1.7%	
	Evol. Tot. 2008/2005 >>			-0.6%	-0.7%	0.8%	0.4%	-0.2%	0.7%	-0.2%	-0.3%	0.0%														
Wallonie 2271	234	067	1326	76.7%	5.1%	5.2%	3.7%	0.5%	1.4%	1.4%	3.0%	3.0%	100.0%	223	230	1326	77.5%	5.5%	4.2%	3.4%	0.5%	1.3%	1.4%	3.1%	3.1%	
	Evol. Id. 2008/2005 >>			-0.8%	-0.4%	+1.0%	+0.3%	-0.1%	+0.2%	-0.1%	-0.0%	-0.1%														
	312	432	2271	76.0%	4.9%	4.6%	3.8%	0.4%	1.5%	1.4%	3.2%	4.2%	100.0%				78.8%	4.8%	4.3%	3.6%	0.4%	1.2%	1.4%	3.2%	2.5%	
	Evol. Tot. 2008/2005 >>			-2.8%	0.1%	0.3%	0.2%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	1.7%														
Bruxelles-Brussel 1261	200	427	784	42.0%	1.8%	33.1%	15.5%	0.4%	1.3%	0.8%	2.0%	3.1%	100.0%	200	931	784	44.9%	2.4%	31.5%	14.6%	0.9%	1.2%	0.8%	2.2%	1.8%	
	Evol. Id. 2008/2005 >>			-2.9%	-0.6%	+1.6%	+1.0%	-0.5%	+0.2%	+0.0%	-0.2%	+1.5%														
	274	485	1261	40.8%	1.9%	34.0%	15.7%	0.3%	1.5%	0.9%	2.3%	2.7%	100.0%				44.7%	2.4%	31.5%	14.5%	0.7%	1.2%	0.7%	2.5%	1.7%	
	Evol. Tot. 2008/2005 >>			-3.9%	-0.5%	2.5%	1.2%	-0.4%	0.3%	0.2%	-0.2%	1.0%														
Tot. Belg. 9765	1116	324	6050	64.7%	4.3%	9.9%	6.0%	1.1%	8.1%	1.6%	2.0%	2.3%	100.0%	1091	810	6050	65.5%	4.9%	9.0%	5.6%	1.4%	7.7%	1.8%	2.2%	2.0%	
	Evol. Id. 2008/2005 >>			-0.80%	-0.6%	+0.9%	+0.3%	-0.2%	+0.4%	-0.1%	-0.2%	+0.3%														
	1430	115	9765	63.9%	4.0%	10.3%	6.3%	1.0%	8.2%	1.6%	2.2%	2.4%	100.0%				66.6%	4.5%	9.3%	5.6%	1.2%	7.7%	1.7%	2.4%	1.6%	
	Evol. Tot. 2008/2005 >>			-1.7%	-0.5%	1.0%	0.5%	-0.2%	0.5%	-0.1%	-0.2%	0.6%														

Tabel 14 Évolution de la part de chaque mode de transport entre les deux diagnostics « Déplacements Domicile-Travail » (2005-2008)

Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports (2009)

On constate que l'utilisation du vélo augmente à l'échelle belge, de 7.7% des déplacements domicile-travail réalisés avec ce mode à 8.2%. Il faut cependant relativiser ce léger accroissement à l'aune des marges d'erreur inévitables dans ce type d'enquêtes. Cette proportion augmente dans toutes les Régions : dans le nord du pays, on passe de 12.1% à 12.8% des déplacements réalisés à vélo, en Région Wallonne la part passe de 1.2% à 1.5%, ainsi qu'à Bruxelles. Cela signifie que si l'augmentation relative a été de 6% en Flandre, elle a été de 25% en Région Wallonne et en Région Bruxelles-Capitale (mais attention toujours aux marges d'erreur et à la significativité statistique). Le nombre de travailleurs utilisant leur vélo pour réaliser leurs déplacements domicile-travail augmente donc plus vite dans le sud du pays et à Bruxelles qu'en Flandre. Attention cependant car cela est à prendre *cum grano salis* vu le faible nombre de cyclistes comptabilisés à Bruxelles et en Wallonie par rapport à la Flandre.

Le second tableau issu du second Diagnostic montre quant à lui les évolutions dans les mesures prises par les entreprises favorisant l'usage du vélo.

VERGELIJKING WOON-WERKVERKEER 2008-2005 : MAATREGELEN (02/06/2009)

		maatregelen voor de fiets																																
				fietsvergoeding		fietsparkeerplaatsen		vergoeding dienstverpl.		fiets ter beschikking WW		fiets op het station		fiets voor dienstverpl.		regenkleedij ter beschik.		verbetering fietsinfrastr.		overdekte stallingen		Meedruimtes		douches		herstel dienst		fietsonderhoud		informatie over routes		andere fietsmaatregelen		
		Som08 sauf	Som05 sauf	Enq.		f1	f2	f3	f4	f5	f6	f7	f8	f9	f10	f11	f12	f13	f14	f15														
		cp6,ov6,a10	cp6,ov6,a10	2008	2005																													
Vlaanderen		15 216	12 857	3940		1917	1401	441	136	52	685	132	194	2155	1381	1455	173	84	124	257														
		+ 2359	+15.5%			135	134	132	82	21	164	52	42	336	307	293	32	11	-15	-84														
				%		49%	36%	11%	3%	1%	17%	3%	5%	55%	35%	37%	4%	2%	3%	7%														
				evol		7%	10%	30%	60%	40%	24%	39%	22%	16%	22%	20%	18%	13%	-12%	-33%														
Wallonie		3 406	2 821	1326		591	290	102	29	4	25	41	15	286	291	264	51	11	13	49														
		+ 585	+17.2%			88	3	18	26	3	2	35	0	42	21	35	4	4	1	6														
				%		45%	22%	8%	2%	0%	2%	3%	1%	22%	22%	20%	4%	1%	1%	4%														
				evol		15%	1%	18%	90%	75%	8%	85%	0%	15%	7%	13%	8%	36%	8%	12%														
Bruxelles-Br		3 536	2 646	784		339	345	48	14	9	51	18	25	322	254	267	40	10	68	71														
		+ 890	+25.2%			9	34	7	13	5	16	8	7	90	53	53	17	3	29	-9														
				%		43%	44%	6%	2%	1%	7%	2%	3%	41%	32%	34%	5%	1%	9%	9%														
				evol		3%	10%	15%	93%	56%	31%	44%	28%	28%	21%	20%	43%	30%	43%	-13%														
Tot. Belg.		22 158	18 324	6050		2847	2036	591	179	65	781	191	234	2763	1926	1986	264	105	205	377														
		+ 3834	+17.3%			232	171	157	121	29	182	95	49	468	381	381	53	18	15	-87														
				%		47%	34%	10%	3%	1%	13%	3%	4%	46%	32%	33%	4%	2%	3%	6%														
				evol		8%	8%	27%	68%	45%	24%	50%	21%	17%	20%	19%	20%	17%	7%	-23%														

Tabel 15 mesures prises par les entreprises en faveur du vélo

Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports (2009)

Remarque : Il semblerait qu'il y ait des légères différences entre les chiffres repris dans le tableau reproduit ci-dessus et ceux cités in extenso dans le rapport provisoire du Diagnostic 2008. Cela est probablement dû au fait que toutes les données n'ont pas encore été analysées. Nous montrons donc ici le tableau à titre indicatif mais discuterons ensuite sur base des chiffres utilisés dans le rapport. Les différences n'étant pas très importantes, le tableau, quoique peut-être incorrect, donne déjà une bonne idée de la réalité sur le terrain.

On constate que plus de 47% des entreprises déclarent verser une indemnité en cas d'utilisation du vélo pour venir travailler, contre 42.3% en 2005. En Flandre, on passe de 44.5% (2005) à 49,5%, de 36.3% à 45.5% en Région Wallonne et de 43% à 46% à Bruxelles.

40% des entreprises déclarent disposer d'abris couverts pour vélos, contre 33.5% au niveau national en 2005. En Flandre, la proportion passe de 42.5% à 49%, alors qu'en Wallonie et en Région Bruxelles-Capitale, elle passe respectivement de 14.6% à 17.5% et de 26.2% à 34.8%.

28.4% des unités d'établissement affirment mettre à disposition des emplacements sécurisés pour les vélos, contre 27.4% en 2005. La proportion passe de 29.5% à 30.5% en

Flandre, de 34.8% à 37.3% en Région Bruxelles-Capitale. La Wallonie fait exception avec une baisse de 18.3% à 17.6%.

28% des entreprises mettent des douches à disposition, contre 23% en 2005. En Flandre, cela passe de 26.6% à 32.2%, en Wallonie de 13.4% à 16.7% et enfin, à Bruxelles, de 24.3% à 29.7%.

Des vestiaires dédiés aux cyclistes sont également mis à disposition dans 27.3% des cas, contre 22% en 2005. La proportion est de 30.3% en Flandre contre 24.8% en 2005, 18.4% contre 15.2% en Wallonie et de 28.5% contre 23.1% en Région Bruxelles-Capitale.

5% des entreprises déclarent fournir d'autres facilités aux cyclistes (contre 7% en 2005), comme des formations, des achats de vélo, des indemnités supérieures... Cela représente 5.4% des entreprises en Flandre contre 7.7% en 2005, 3.1% contre 3.8% en Wallonie et 6.9% contre 9.3% à Bruxelles.

On note aussi que dans 11.7% des entreprises (contre 8.5% en 2005), des vélos sont disponibles dans le cadre des déplacements professionnels. Cela représente 16.3% en Flandre contre 12.4% en 2005, 1.7% contre 1.5% en Wallonie et enfin 7.5% contre 3.4% à Bruxelles.

Il existe aussi une indemnité complémentaire en cas d'utilisation du vélo dans le cadre du travail dans 10.4% des entreprises contre 7.1% en 2005. En Flandre, la proportion est passée de 7.7% à 11.9%, de 6.9% à 8.5% en Région Wallonne et de 4.6% à 6.8% en Région Bruxelles-Capitale.

Enfin, notons par ailleurs que 23.4% des unités d'établissement ne proposent aucune mesure favorisant l'usage du vélo, contre 28.5% en 2005. Ceci représente 18.6% des répondants en Flandre contre 23.1% en 2005, 35.3% contre 43.5% en Wallonie et 25.5% contre 26.2% à Bruxelles.

Entre 2005 et 2008, le nombre moyen de mesures a ainsi augmenté de 16% dans chaque entreprise.

Enfin, dernière constatation, la présence de mesures incitatives à l'emploi du vélo fait augmenter de près de 50% la proportion de travailleurs utilisant une bicyclette pour se rendre à leur travail (de 6.7% sans mesures à 9.8% avec).

2 VLAANDEREN

In dit deel geven we op basis van de informatie uit de onderzoeken verplaatsingsgedrag voor Vlaanderen kerncijfers met betrekking tot het fietsgebruik in Vlaanderen.

2.1 Fietsgebruik naar afgelegde afstand

Uit het onderzoek verplaatsingsgedrag voor Vlaanderen van 2001 blijkt dat 62% van de verplaatsingen met de auto gemaakt worden (hetzij als bestuurder, hetzij als passagier). De fiets staat met 15 % op de tweede plaats. (zie Tabel 16). 6% van het gemiddeld aantal kilometers wordt met de fiets afgelegd.

vervoermiddel	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag		Gemiddeld aantal kilometers per persoon per dag	
Autobestuurder	1,22	44%	17,65	54%
Autopassagier	0,49	18%	7,35	22%
Fietser	0,40	15%	1,87	6%
Voetganger	0,31	11%	0,48	1%
Brom/snorfiets	0,03	1%	0,25	1%
Motorrijder	0,01	0%	0,16	0%
Trein	0,04	1%	1,92	6%
Bus	0,04	1%	0,57	2%
Tram	0,01	0%	0,07	0%
(Pre)metro	0,00	0%	0,02	0%
Andere/onbepaald	0,20	7%	2,42	7%
Totaal	2,75	100%	32,76	100%

Tabel 16 Gemiddeld aantal verplaatsingen en kilometers per persoon per dag naar hoofdvervoerswijze

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, januari 2000-januari 2001

Uit Tabel 17 blijkt uit het onderzoek verplaatsingsgedrag voor Vlaanderen van 2008 dat 65% van de verplaatsingen met de auto gemaakt worden (hetzij als bestuurder, hetzij als passagier). De fiets staat met 14 % op de tweede plaats.. 4% van het gemiddeld aantal kilometers wordt met de fiets afgelegd. Het gemiddeld aantal kilometers met de fiets (per persoon per dag) is t.o.v. 2001 met 2% afgenomen.

vervoermiddel	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag		Gemiddeld aantal kilometers per persoon per dag	
Autobestuurder	1,48	47%	20,98	50%
Autopassagier	0,56	18%	8,62	21%
Fietser	0,44	14%	1,76	4%
Voetganger	0,42	13%	0,62	1%
Brom/snorfiets	0,02	1%	0,1	1%
Trein	0,01	2%	2,93	7%
Bus	0,09	3%	1,18	3%
Tram/(Pre)metro	0,02	1%	0,18	1%
Andere/onbepaald	0,05	1%	5,05	12%
Totaal	3,09	100%	41,42	100%

Tabel 17 Gemiddeld aantal verplaatsingen en kilometers per persoon per dag naar hoofdvervoerswijze

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, september 2007-september 2008

2.2 Fietsgebruik opgedeeld naar motief

Uit Tabel 18 blijkt dat winkelen en werken de belangrijkste motieven zijn in het totaal aantal verplaatsingen. In 2001 maakten de Vlamingen respectievelijk 20% en 19% van hun verplaatsingen in functie van winkelen en werken. In 2008 was dit 21% en 15%.

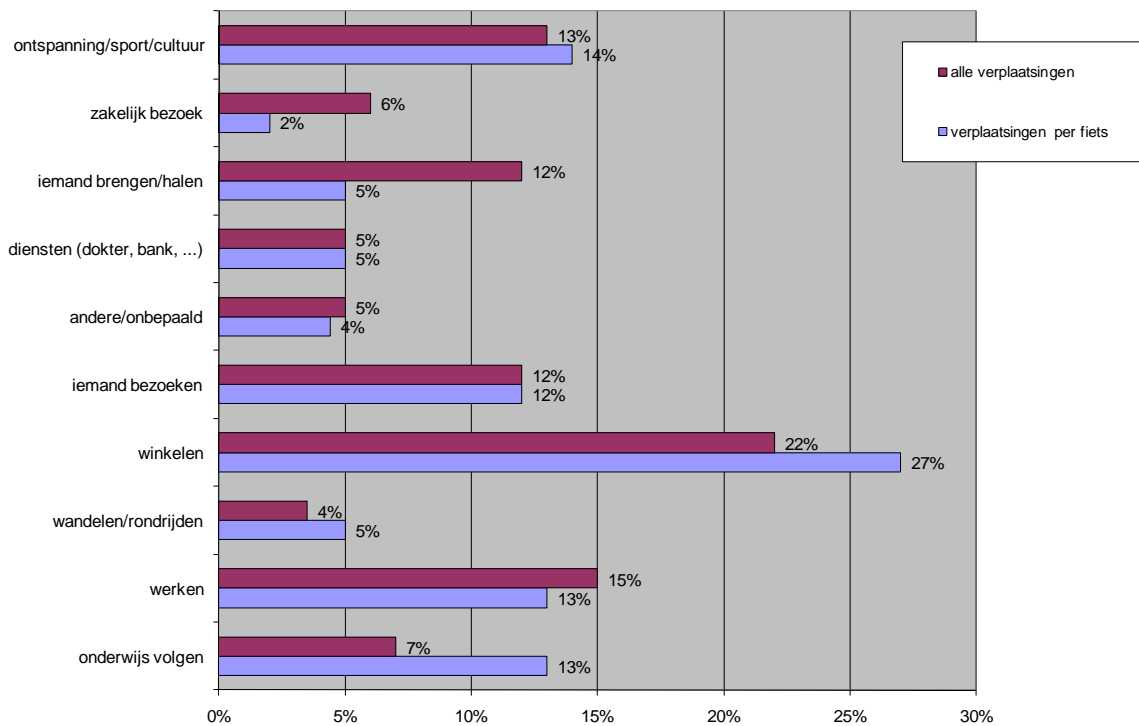
Wanneer we naar het totaal aantal fietsverplaatsingen kijken, zien we nagenoeg dezelfde verhouding. Winkelen en werken hebben respectievelijk een aandeel van 27% en 13% van de fietsverplaatsingen (zie grafiek 14). 13% van de fietsverplaatsingen zijn in functie van onderwijs volgen. Daarnaast merken we op dat 14% van de fietsverplaatsingen voor vrijetijdsverplaatsingen dienen. 26% van het totaal aantal gereden fietskilometers is in functie van werken of onderwijs volgen. (zie grafiek 18)

Motief	percentage	gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag	percentage	gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag
	OVG Vlaanderen (jan 2000-jan 2001)		OVG Vlaanderen (sept 2007- sept 2008)	
Winkelen	20,4%	0,56	21,4%	0,67
Werken	18,6%	0,51	14,8%	0,46
Ontspanning/sport/cultuur	14,5%	0,4	13,2%	0,41
Iemand bezoeken	11,9%	0,33	12,3%	0,39
Iets, iemand brengen/halen	10,0%	0,27	11,5%	0,36
Onderwijs volgen	8,1%	0,22	6,6%	0,21
Diensten (dokter, bank, ...)	4,2%	0,11	5,3%	0,17
Andere	3,9%	0,11	4,6%	0,15
Wandelen/rondrijden	3,5%	0,1	3,7%	0,12
Onbepaald	2,5%	0,07	0,8%	0,03
Zakelijk bezoek	2,4%	0,06	5,7%	0,18

Tabel 18 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per motief (procentueel en in gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag)

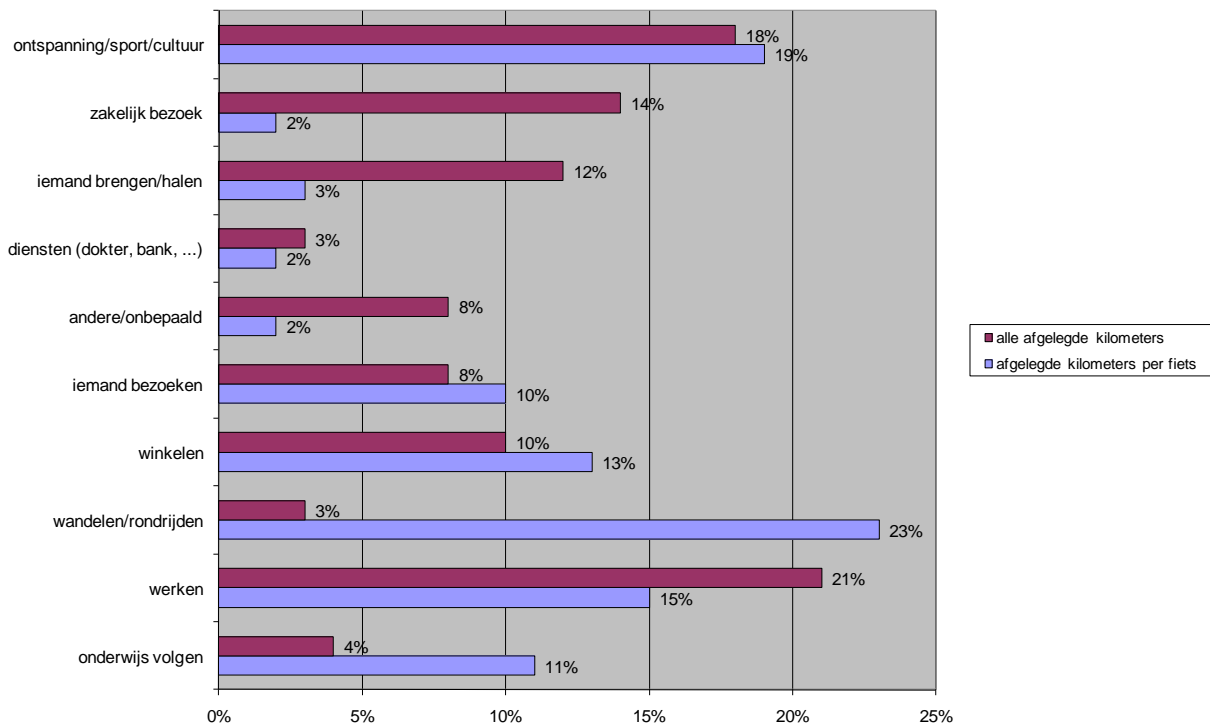
Bron: OVG, Vlaanderen (januari 2000-januari 2001)

OVG, Vlaanderen (september 2007-september 2008)



grafiek 17 Verdeling gemiddeld aantal verplaatsingen volgens motief, algemeen en per fiets (voor de hoofdvervoerswijze) - Vlaanderen

Bron: OVG, Vlaanderen (september 2007- september 2008)

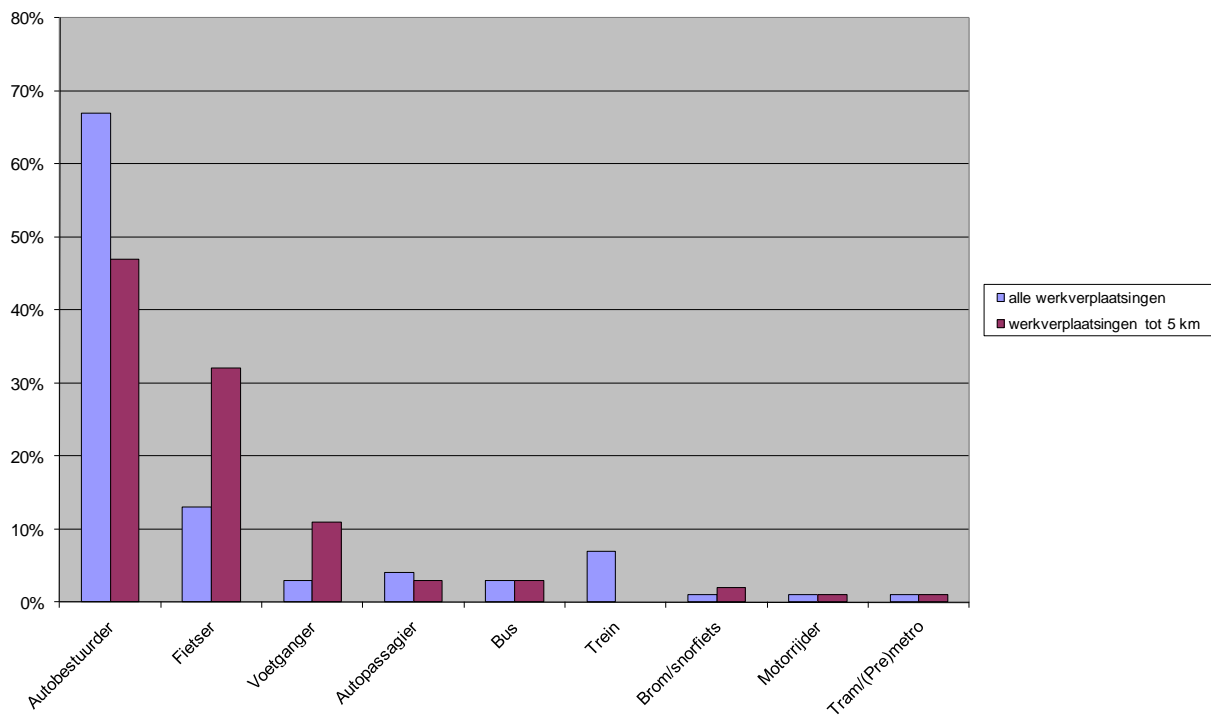


grafiek 18 Verdeling gemiddeld aantal afgelegde kilometers volgens motief, algemeen en fiets (voor de hoofdvervoerswijze) - Vlaanderen

Bron: OVG, Vlaanderen (september 2007- september 2008)

2.3 Fietsgebruik in het woon-werkverkeer

13% van de woonwerkverplaatsingen gebeuren met de fiets. In de afstandsklasse tot 5 kilometer zien we dat 32% van de beroepsactieve inwoners de fiets gebruikt om naar zijn werk te rijden. 71% van de woon-werkverplaatsingen gebeurt nog met de auto (als bestuurder of passagier). In de afstandsklasse tot 5 kilometer gebruikt 50% van de respondenten de auto. Er is nog een ruim potentieel aan fietsverplaatsingen. (zie grafiek 19)

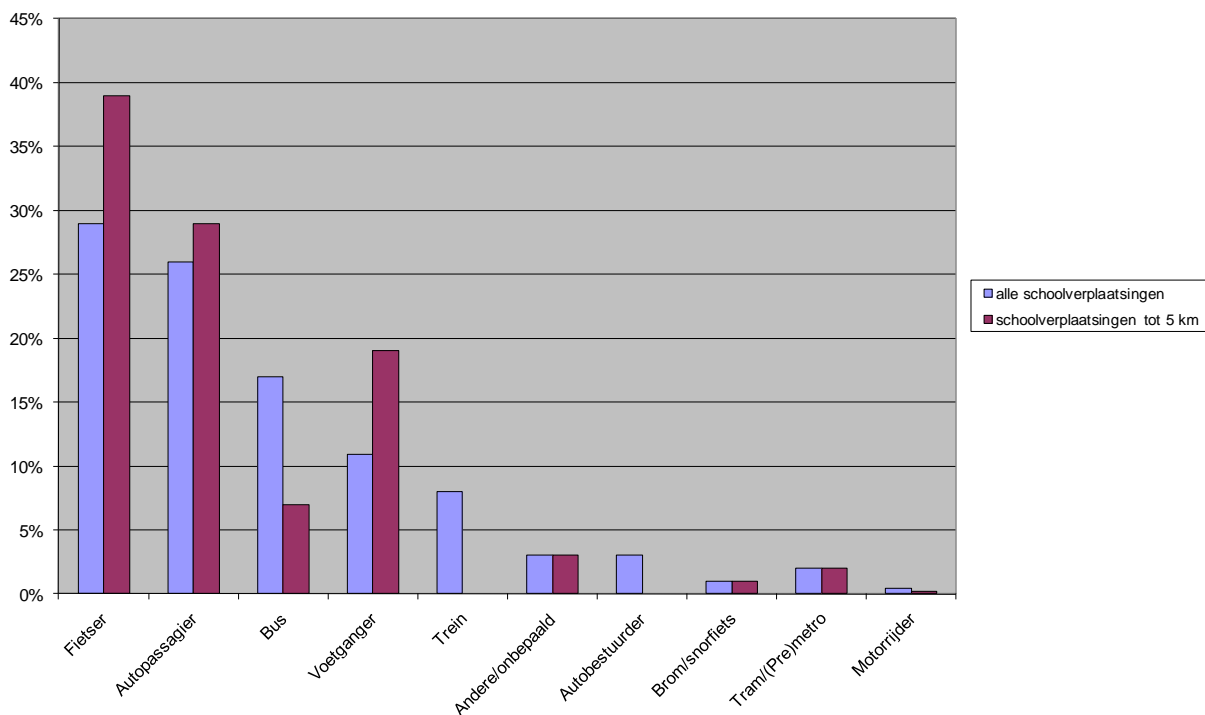


grafiek 19 Verdeling van de werkverplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze – Vlaanderen

Bron: OVG, Vlaanderen (september 2007- september 2008)

2.4 Fietsgebruik in het woon-schoolverkeer

29% van de schoolverplaatsingen gebeuren met de fiets. Voor de schoolverplaatsingen tot 5 km ligt dit percentage nog hoger nl. 39%. Een afstand van 5 km wordt als theoretische grens beschouwd voor het gebruik van de fiets. (zie grafiek 20)



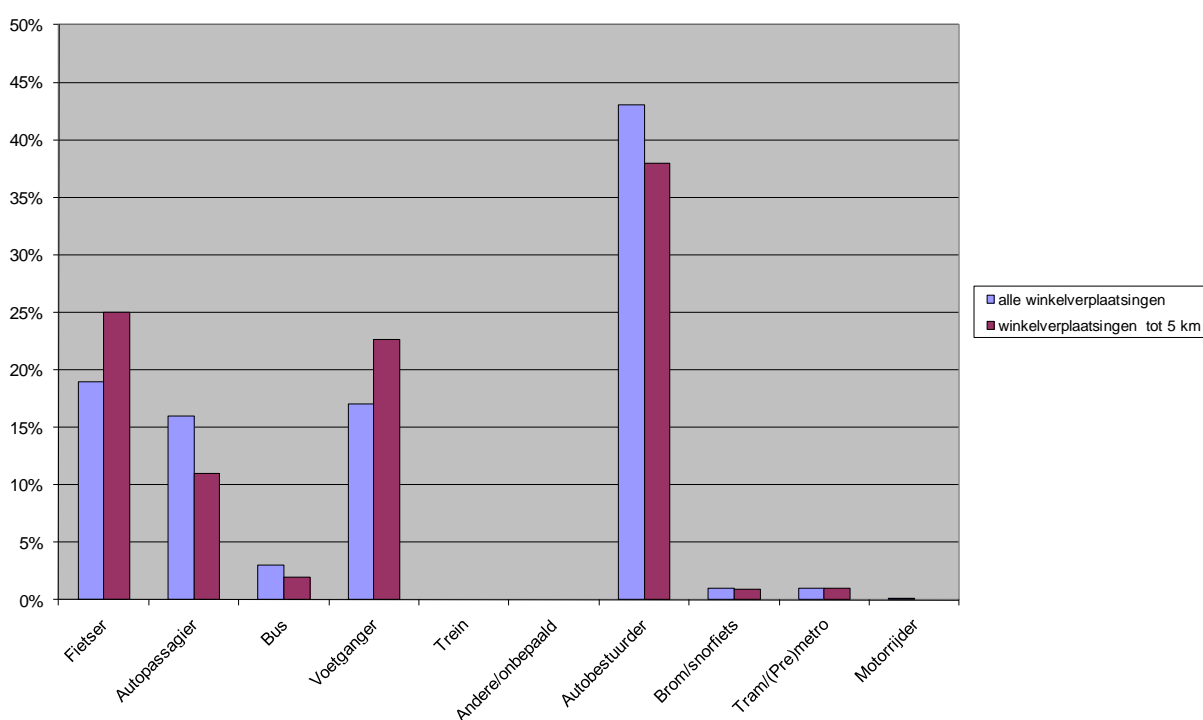
grafiek 20 Verdeling van de woon-schoolverplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze – Vlaanderen

Bron: OVG, Vlaanderen (september 2007- september 2008)

2.5 Fietsgebruik in het woon-winkelverkeer

19% van de winkelverplaatsingen gebeuren met de fiets. Binnen de afstandsklasse tot 5 km wordt 25% van de verplaatsingen met de fiets gedaan. Respectievelijk 38% en 11% van de winkelverplaatsingen onder de 5 km gebeuren als autobestuurder of autopassagier. (zie grafiek 21)

Niet alle winkelverplaatsingen zijn geschikt voor de fiets zoals bijvoorbeeld het vervoeren van grote hoeveelheden van goederen. Het zijn vooral de verplaatsingen naar buurtwinkels (bakker, slager, apotheek, ...) die in aanmerking komen voor het gebruik van de fiets.



grafiek 21 Verdeling van de woon-winkelverplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze – Vlaanderen

Bron: OVG, Vlaanderen (september 2007- september 2008)

2.6 Fietsgebruik opgedeeld naar socio-demografische achtergrond

Tabel 19 geeft een overzicht van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze en statuut.

27% van de verplaatsingen van studerende(n) (scholier/student) wordt met de fiets afgelegd. Daarnaast stellen we vast dat bij deze categorie het autogebruik als passagier 38% is. Het hoogste autogebruik zien we in de categorie zelfstandigen gevolgd door de categorieën vrij beroep en kaderleden.

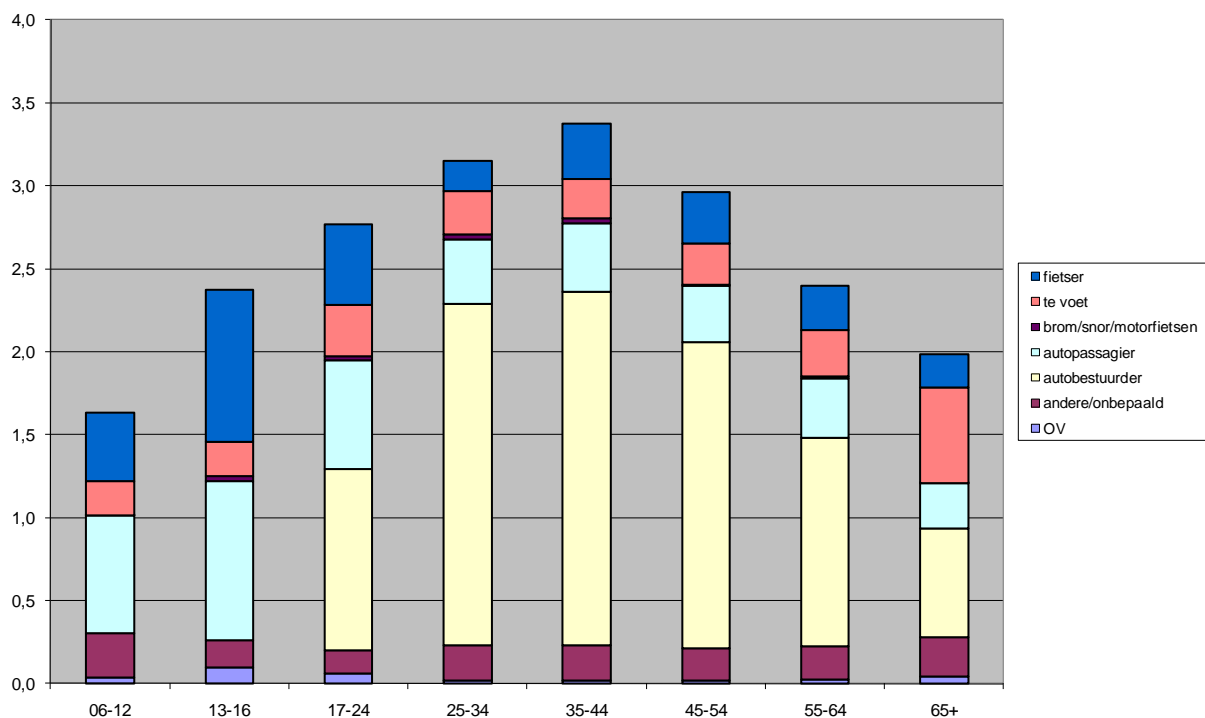
	fietser	voetganger	Brom / snorfiets	Motorrijder	OV	Autobestuurder	Autopassagier	Andere / onbepaald
scholier/student	27%	13%	3%	0%	6%	5%	38%	8%
werkzaam in het eigen huishouden	16%	16%	1%	0%	2%	35%	23%	7%
werkloos	18%	16%	3%	0%	3%	37%	17%	6%
gepensioneerd	15%	18%	0%	0%	3%	39%	13%	12%
arbeidsongeschikt	12%	17%	1%	0%	1%	45%	17%	5%
arbeider	12%	6%	1%	1%	2%	58%	11%	10%
bediende	9%	9%	0%	0%	4%	61%	11%	5%
kader	7%	10%	0%	0%	4%	66%	7%	5%
vrij beroep	6%	10%	0%	0%	0%	68%	11%	6%
zelfstandige	3%	6%	0%	0%	0%	77%	5%	8%
andere, niet beroepsactief	8%	12%	0%	0%	5%	51%	21%	2%
andere, wel beroepsactief	5%	8%	0%	0%	0%	77%	5%	6%

Tabel 19 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze en statuut - Vlaanderen

Bron: OVG, Vlaanderen (januari 2000-januari 2001)

Uit grafiek 22 blijkt dat het fietsgebruik het hoogst is bij de leeftijdscategorie 13-16 jaar. 35% van de verplaatsingen gebeurt als fietser. In de leeftijdscategorie 17 tot 24 jaar vermindert het aantal fietsverplaatsingen naar 21% ten voordele van de auto (bestuurder en passagier). Bijna 1 op 5 van de 6 tot 12 jarigen gebruikt de fiets voor zijn verplaatsingen.

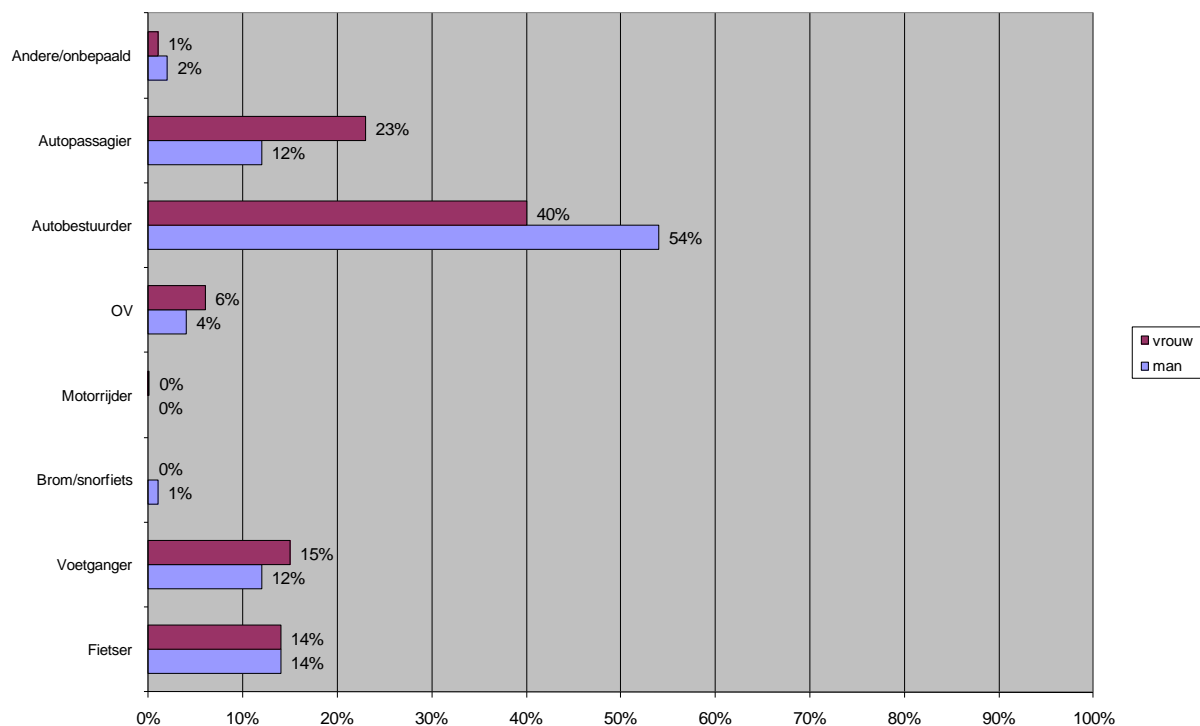
Het hoogste autogebruik (hetzij als bestuurder of passagier) stellen we vast bij de leeftijdscategorieën 45-54 en 25-34. We noteren respectievelijk 72% en 71%. In de leeftijdscategorie 65+ is het aandeel autoverplaatsingen als bestuurder slechts 39% en als passagier 17%. Het aandeel voetgangersverplaatsingen is met 20% relatief hoog.



grafiek 22 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag en volgens hoofdvervoerswijze en leeftijd - Vlaanderen

Bron: OVG, Vlaanderen (september 2007- september 2008)

Mannen leggen meer kilometers af als autobestuurder (54%), vrouwen zijn vaker autopassagier (23% tegenover 12%). Naar fietsgebruik toe stellen we geen verschillen vast tussen mannen en vrouwen. (grafiek 23)



grafiek 23 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag en volgens hoofdvervoerswijze en geslacht – Vlaanderen

Bron: OVG, Vlaanderen (september 2007- september 2008)

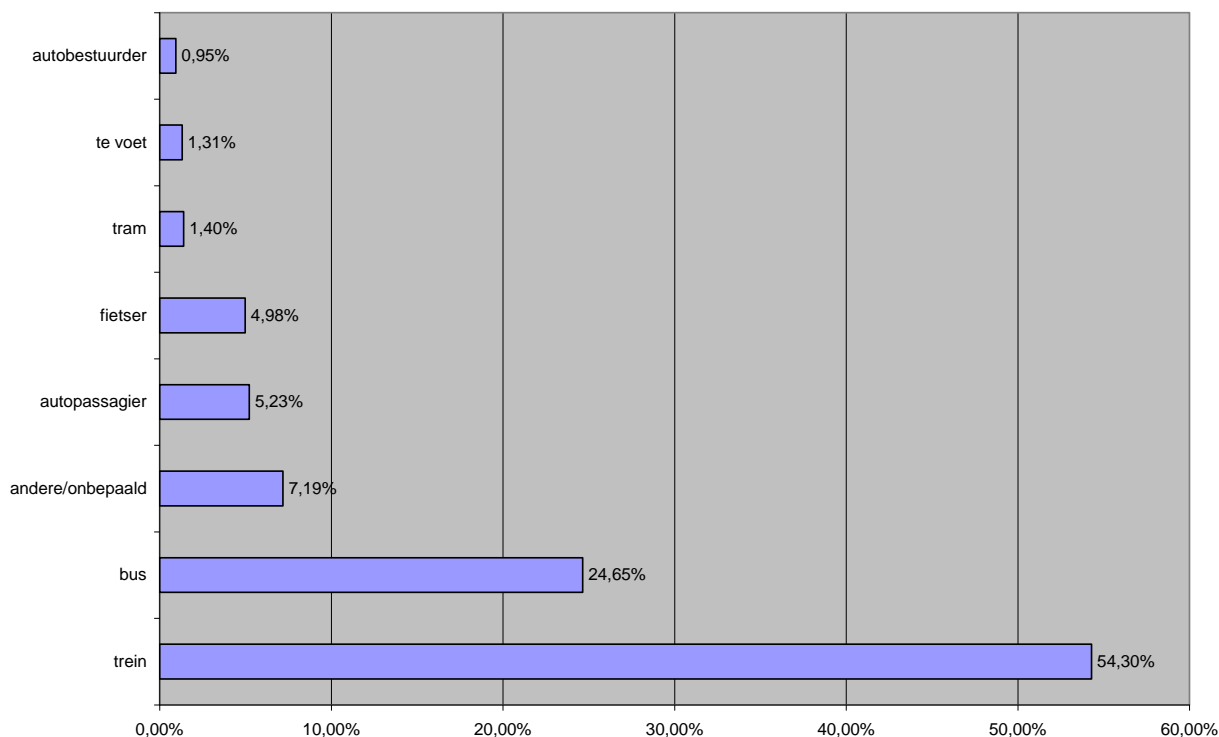
2.7 Fiets als vervoermiddel bij voor- en natransport

In het voor- en natransport van het openbaar vervoer kan de fiets een belangrijke rol spelen. Onder voortransport verstaat men de verplaatsingen aan de herkomstzijde (wonen) die gebeuren voor de hoofdverplaatsing (verplaatsing waar de grootste afstand afgelegd wordt). Bij natransport gaat het om de verplaatsingen aan de activiteitszijde die na de hoofdverplaatsing gebeuren.

Uit het onderzoek verplaatsingsgedrag voor Vlaanderen blijkt dat een groot aandeel van de verplaatsingen in het voor- en natransport te voet gebeuren. (45% in het voortransport en 77% in het natransport). De fiets wordt veel minder gebruikt in het voor- en natransport. 16% van het totaal aantal voortransportverplaatsingen gebeurt met de fiets, in het natransport is dit slechts 3%.

De fietsverplaatsingen in het voortransport gebeuren voornamelijk naar het openbaar vervoer met name 80% van deze verplaatsingen. Verdeeld tussen trein, bus en tram is dit respectievelijk 54%, 25% en 1%. Ook bij de natransportverplaatsingen speelt de fiets met 90% de hoofdrol. Dit aandeel wordt verdeeld over trein, bus en tram voor respectievelijk 60%, 5% en 15%.

In het totaal aantal verplaatsingen vertegenwoordigt het openbaar vervoer slechts 3,7%, de openbaarvervoerplaatsingen boven de 10 km vertegenwoordigen 2,3%. Het is vooral de potentie om lange autoverplaatsingen te vervangen door de combinatie fiets+openbaar vervoer die zeer belangrijk is (ontwerp Vlaams totaal plan fiets).



grafiek 24 Verdeling van de fiets als voortransportmiddel over de verschillende vervoerswijzen

bron: OVG Vlaanderen 1994-1995 + 2000-2001

3 WALLONIE

La part modale du vélo est, on l'a vu plus haut dans le cas du Diagnostic Déplacements Domicile-travail, assez faible. Ces déplacements représentent environ 1.5% des déplacements totaux entre les lieux de domicile et de travail, ce qui est largement inférieur à ce qui se fait en Flandre.

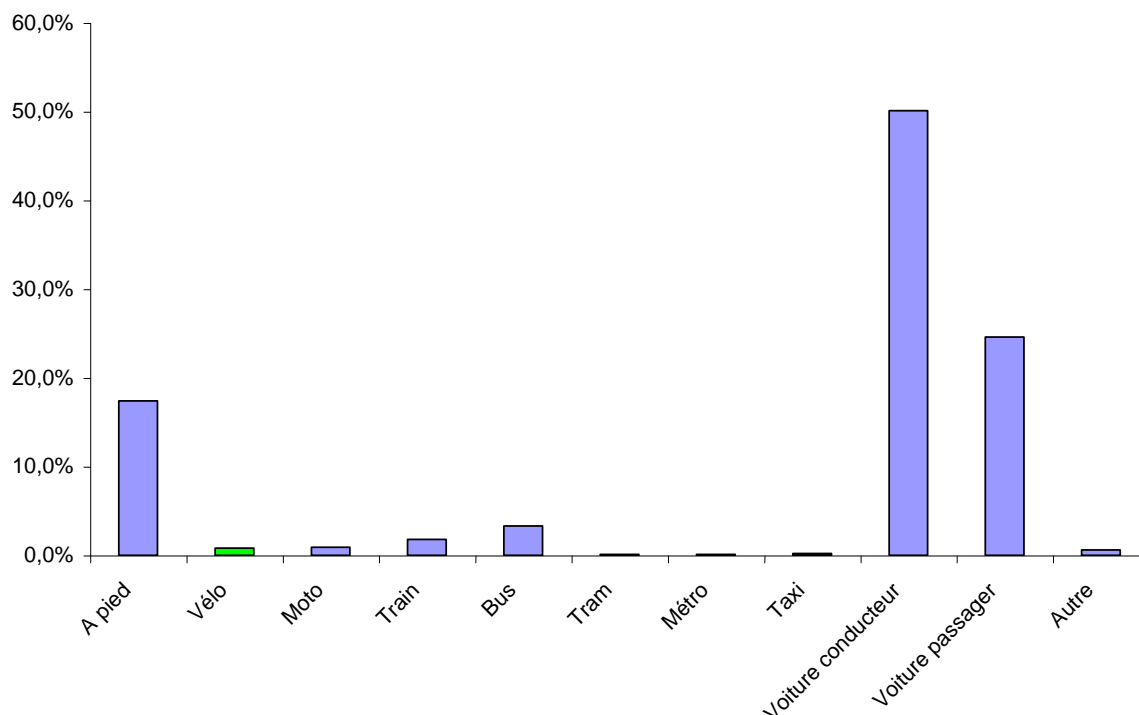
La dernière enquête à s'être penchée sur le sujet en Wallonie est l'Enquête de la Mobilité des Ménages de la Région Wallonne qui a été réalisée en 2003. Cette enquête est en fait le prolongement de l'enquête MOBEL réalisée en 1999 à l'échelle nationale.

Cette enquête (que nous appellerons désormais EMMRW pour plus de facilité) nous offre donc un panorama de la part modale du vélo en Wallonie pour 2003.

Il est évident que les choses ont certainement évolué depuis, notamment grâce aux objectifs fixés en termes d'infrastructures et d'encouragement. Cependant, la proportion de cyclistes étant tellement faible au départ, il ne faut pas s'attendre à un accroissement du nombre de cyclistes très important.

La première figure ci-dessous nous montre la part modale de chaque mode de transport en tant que mode principal (c.-à-d. celui utilisé pour la plus grande part du trajet): la voiture en tant que conducteur occupe logiquement la première place avec plus de 50% des déplacements réalisés, suivie par la voiture en tant que passager avec environ 25% des déplacements. Ensuite viennent dans l'ordre la marche, le bus, le train et le vélo.

Ce dernier mode ne représente, en 2003, en Wallonie, que 0.8% des déplacements en termes de mode principal.



graphiek 25 Répartition des déplacements en fonction du mode principal

Source : EMMRW (2003)

Cette première analyse est assez sommaire, mais nous allons maintenant décomposer les déplacements étudiés selon différents facteurs qui nous semblent pertinents.

Commençons par la distribution des déplacements par mode de transport principal en fonction du diplôme. On constate que les gens sans diplôme n'utilisent que très peu le vélo comme moyen de transport. Les personnes avec un diplôme de primaire utilisent « beaucoup » plus leur vélo que les autres classes (ils sont presque 2% à l'utiliser). Ceux avec diplôme secondaire utilisent moitié moins le vélo comme moyen de déplacement principal que les personnes de la classe précédente. Enfin, les personnes ayant un diplôme du supérieur sont dans la moyenne en ce qui concerne l'emploi du vélo, c'est-à-dire de l'ordre de 1% environ.

Mode de déplacement principal	Diplôme				
	Aucun	Primaire	Secondaire	Sup. ou univ.	Autre
A pied	37,3%	28,4%	17,2%	13,3%	9,4%
Vélo	0,1%	1,9%	0,8%	0,7%	0,0%
Moto	0,5%	1,2%	1,3%	0,2%	0,0%
Train	0,1%	2,0%	1,9%	1,9%	4,9%
Bus	4,6%	3,5%	3,2%	0,9%	1,9%
Tram	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	0,0%
Métro	0,2%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%
Taxi	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	1,7%
Voiture conducteur	37,8%	45,2%	58,3%	68,4%	66,5%
Voiture passager	19,4%	17,1%	16,3%	13,3%	15,2%
Autre	0,0%	0,3%	0,6%	0,8%	0,3%

Tabel 20 Distribution des déplacements selon le mode de transport principal en fonction du diplôme.

Source : EMMRW (2003)

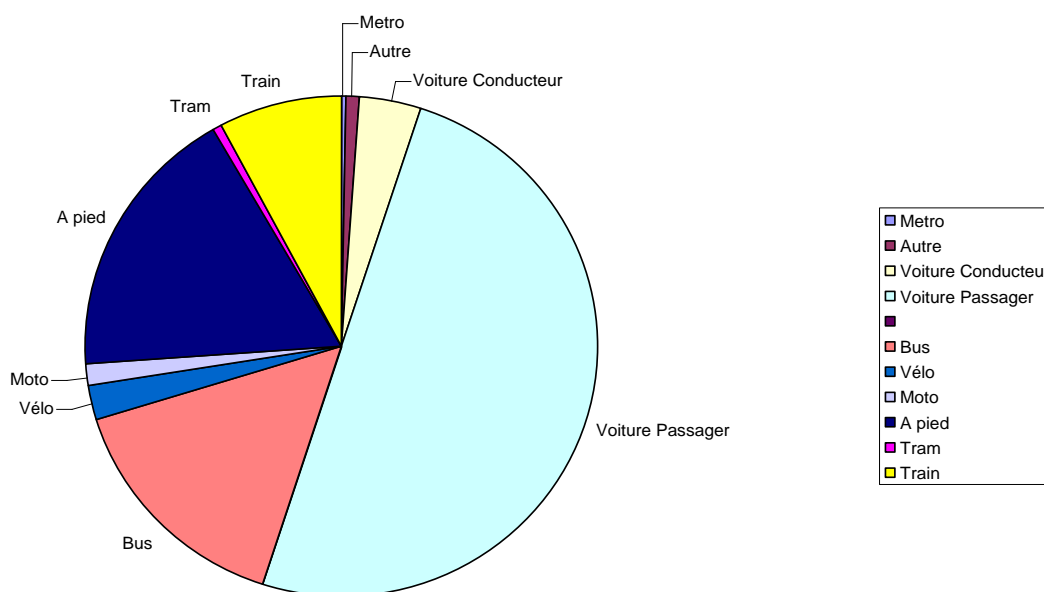
Passons maintenant à l'analyse du mode de transport en fonction du statut-socioprofessionnel. La première remarque est que, quelle que soit le statut, le vélo est utilisé par environ 0.8% des gens formant la classe en question. Il n'y a donc pas de classe utilisant le vélo plus qu'une autre, les différences étant négligeables. Toutefois, on constate que c'est la classe des personnes aux études et les « autres inactifs » qui utilisent le plus le vélo. Pour la première classe il est logique de considérer que certains enfants et jeunes vont à l'école ou à l'université à vélo. Notons aussi qu'ils sont les plus nombreux à être passagers dans une voiture, phénomène de plus en plus généralisé d'ailleurs : bien que le nombre d'enfants allant à pied reste important, ce chiffre diminue peu à peu dans le temps.

Mode de déplacement principal	Statut				
	Ecolier, étudiant	Actif occupé	Actif inoccupé	(Pré)Pens.-retraité	Autre inactif
A pied	21,0%	11,5%	24,5%	26,0%	23,5%
Vélo	0,9%	0,8%	0,7%	0,8%	1,0%
Moto	1,5%	0,9%	0,0%	0,3%	0,8%
Train	2,3%	2,2%	0,8%	0,5%	0,8%
Bus	7,9%	0,9%	5,1%	4,1%	2,6%
Tram	0,1%	0,1%	0,4%	0,0%	0,0%
Métro	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%
Taxi	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%
Voiture conducteur	7,0%	70,2%	51,6%	53,7%	44,0%
Voiture passager	58,7%	12,4%	16,8%	12,6%	27,2%
Autre	0,5%	0,7%	0,0%	0,8%	0,0%

Tabel 21 Distribution des déplacements selon le mode de transport principal en fonction du statut socio-professionnel.

Source : EMMRW (2003)

Voyons enfin comment les déplacements se répartissent suivant le mode de transport principal pour ce qui est des déplacements scolaires. La figure ci-dessous illustre cela.



grafiek 26 Répartition des déplacements selon le mode principal pour les déplacements scolaires

Source : EMMRW (2003)

Notons d'abord que 49.9% des déplacements domicile-école se font en tant que passagers de voitures privées, les jeunes étant déposés à l'école par leurs parents. Suit ensuite la marche, avec 17.85% des enfants utilisant ce moyen de transport, puis le bus avec 15.25% de jeunes qui se déplacent grâce à ce mode. 7.75% utilisent le train, 4% la voiture en tant que conducteur (il est évident que nous sommes ici face à des jeunes en fin d'enseignement secondaire ayant passé leur permis). Ensuite, avec seulement 2.3% des déplacements, vient le vélo, juste devant la moto, le tram, le métro et un autre type de transport.

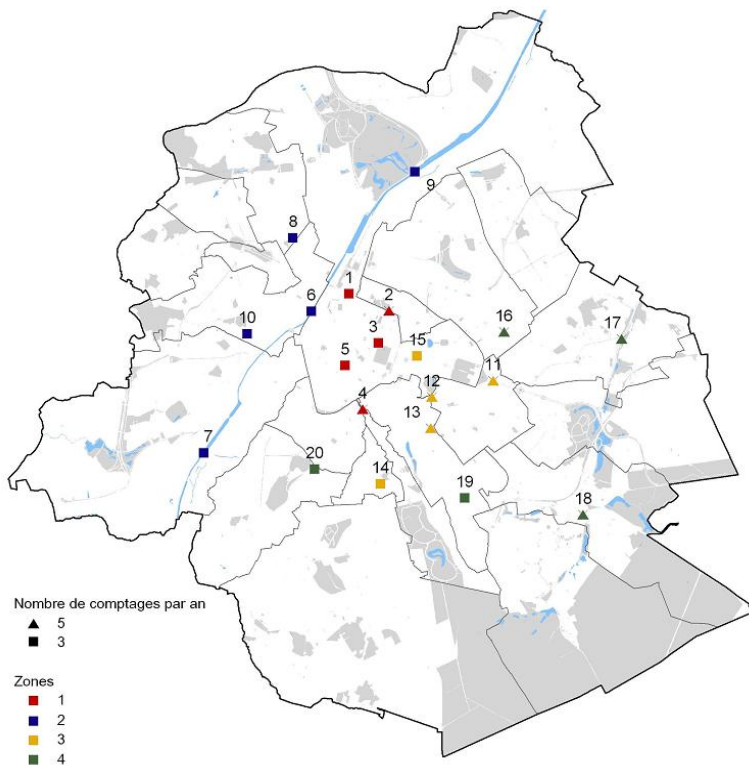
Bien que le taux d'utilisation du vélo pour ce type de déplacement soit presque le double de celui pour le trajet domicile-travail, il est encore très faible, le manque d'infrastructures de qualité, sécurisantes et de formations à l'égard des jeunes pouvant expliquer sûrement cela.

4 REGION BRUXELLES-CAPITALE

Comme nous l'avons déjà indiqué plus haut, la part modale du vélo serait en Région Bruxelles-Capitale proche des 4%. En 1999, lors de l'Enquête MOBEL, ce chiffre n'était que de 1%. Il faut néanmoins prendre ses précautions au moment d'utiliser ces chiffres.

En effet, la méthodologie effectuée pour arriver à ce chiffre de 4% est la suivante: chaque année, la Région Bruxelles-Capitale commande à l'association Pro-Vélo (Observatoire du Vélo en Région de Bruxelles-Capitale) d'exécuter des comptages couvrant l'ensemble du territoire régional. Depuis 2005, il y a 20 points de comptages dans la Région en mars, mai, et septembre, et 8 lieux en novembre et janvier. Ils se déroulent le mardi et le jeudi entre 8h et 9h et depuis 2005, ont lieu également en soirée. Ces comptages doivent recenser le nombre de cyclistes utilisant ainsi les voiries sélectionnées et passant par des endroits précis (carrefours,...). De plus, la mission comprend aussi l'observation des parkings vélos dans les stations de métro et dans les gares. Une fois ces comptages terminés et vérifiés, ils sont extrapolés de façon à donner le nombre de cyclistes par an dans la Région Bruxelles-Capitale.

La carte suivante représente l'ensemble des points de comptages de Pro-Vélo : 4 « zones » ont été déterminées : le Pentagone et la *Petite Ceinture*, l'ouest du Canal, la *Première Couronne* à l'est, la *Seconde Couronne* à l'est. Ces points ont été répartis uniformément sur la Région tout en essayant de mettre en évidence les grands axes d'entrée et de sortie



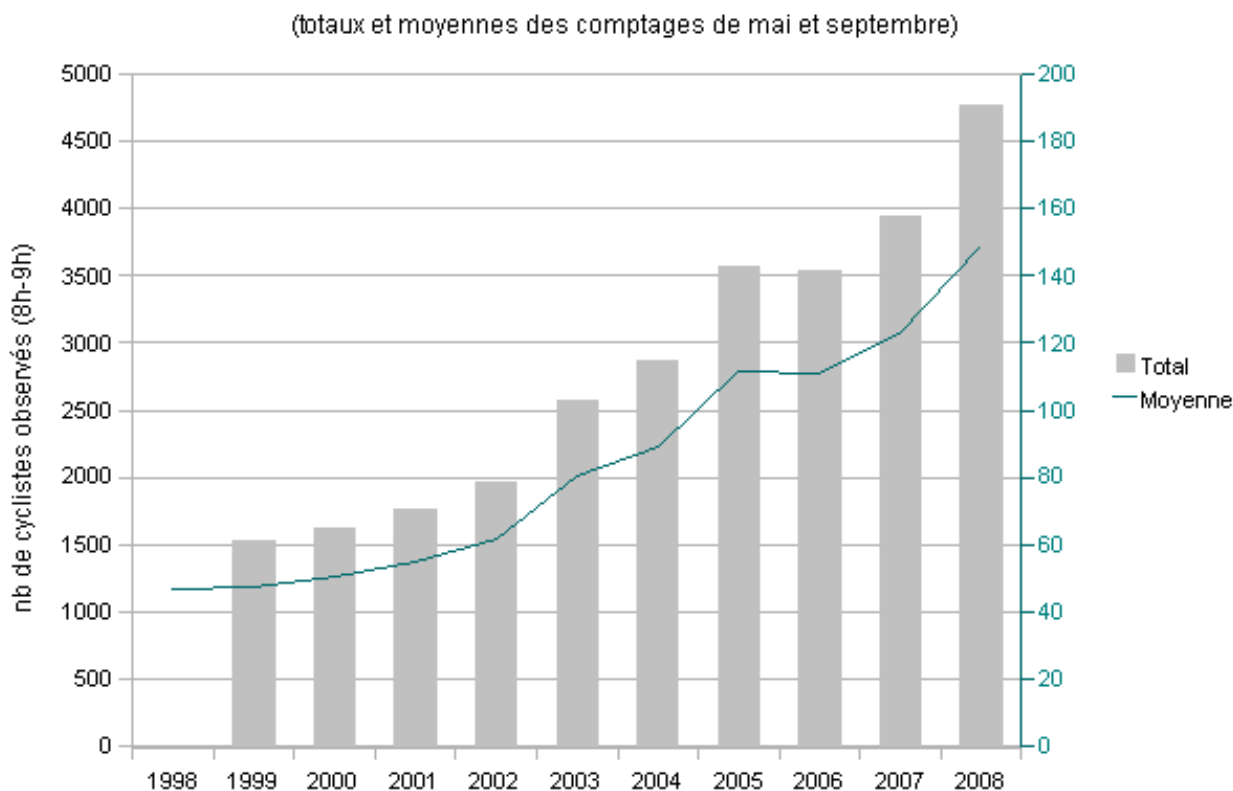
kaart 12 Lieux de comptages en Région bruxelloise (2008)

Source : Rapport 2008 de l'Observatoire du Vélo à Bruxelles

La liste des points de comptage est la suivante :

1. Porte d'Anvers;
2. Porte de Schaerbeek;
3. Rues Loi/Colonie/Royale
4. Place Stéphanie
5. Bld Empereur/Rue Haute
6. Porte de Flandre
7. Biestebroeck/Paepsem
8. Place Philippe Werrie
9. Pont Van Praet
10. Gare de l'Ouest
11. Mérode
12. Ch. De Wavre/Maelbeek
13. Rue Gerموir/Couronne
14. Rue Washington/Waterloo
15. Rue de la Loi
16. Reyers/Roodebeek
17. Woluwe/Vandervelde
18. Souverain/Hermann Debroux
19. Rond-Point de l'Université/Cimetière d'Ixelles
20. Place Albert

Le graphique suivant montre l'évolution du nombre de cyclistes comptabilisés aux différents points de comptage entre 8h et 9h aux mois de mai et septembre entre 1999 et 2009.



grafiek 27 Évolution du nombre de cyclistes en RBC

Source : Rapport 2008 de l'Observatoire du Vélo à Bruxelles

La progression est édifiante : le nombre de cyclistes dans la Région a plus que triplé en 10 ans, ce qui est beaucoup. Quatre phases se distinguent dans ce graphique :

- Une phase allant de 1999 à 2002, où l'augmentation est réelle mais faible (de l'ordre de 25% à peine en 4 ans) ;
- Une seconde phase de 2002 à 2005, période durant laquelle le nombre de cyclistes a presque doublé ;
- Une troisième phase entre 2005 et 2006, période de stagnation, voire de régression ;
- Une dernière, de 2006 à 2008, où le nombre de cyclistes a de nouveau fortement augmenté.

Les résultats ci-dessous reprennent le nombre de cyclistes comptabilisés aux différents points de comptage durant l'année 2008.

	Jan	mars	mai	Sept	Nov
Porte d'Anvers		76	125	151	
Porte de Schaerbeek	70	95	128	111	63
Loi / Colonie / Royale		134	212	213	
Place Stéphanie	92	94	138	183	137
Empereur / Haute		50	60	56	
Porte de Flandre		94	148	143	
Biestebroeck / Paepsem		60	85	95	
Place Philippe Werrie		28	35*	53	
Pont Van Praet		56	84	98	
Gare de l'Ouest		21	25	33	
Mérode	276	132	221	460	294
ch. de Wavre / Maelbeek	159	146	139	232	151
rue Gerموir / Couronne	143	181	244	227	125
Washington / Waterloo		35	93	81	
rue de la Loi		245	421	406	
Reyers / Roodebeek	59	82	183	174	57
Woluwe / Vandervelde	112	99	206	167	137
Souverain / Hermann Debroux	51	47	71	72	70
R.-P. de l'Université		56	69	106	
Place Albert		38	63	71	

*le comptage n'a duré que 45mn

Tabel 22 Nombre de cyclistes observés entre 8h et 9h en semaine, 2008

Source : Rapport 2008 de l'Observatoire du Vélo à Bruxelles

On remarque instantanément les grands axes de pénétration : l'axe Rue de la Loi-Rue Royale, la Place Stéphanie, Mérode, la Chaussée de Wavre, l'Avenue de la Couronne, Reyers, Chaussée de Woluwe.

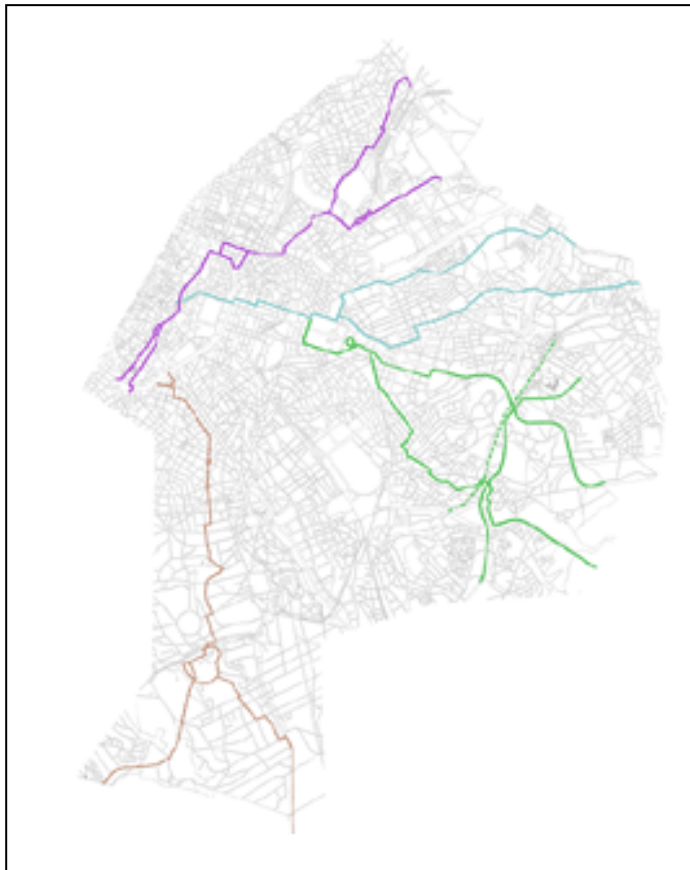
Il est intéressant de noter que les comptages voyant le plus grand nombre de cyclistes sont ceux de la Petite Ceinture et ceux situés à l'est du Pentagone. Les points situés par exemple à la Place Philippe Werrie et à la Gare de l'Ouest voient relativement peu de cyclistes comptabilisés (attention cependant car dernièrement, le bouclage du métro et l'inauguration de la nouvelle Gare de l'Ouest pourraient changer la donne dans ce quartier, cette dernière étant destinée à devenir un des pôles multimodaux les plus importants de la Région Bruxelles-Capitale). De même, les points Paepsem et Van Praet ne voient pas non plus énormément de vélos passer par là.

On pourrait donc en déduire que la population à l'est du Pentagone, issue des communes les plus riches de la Région a tendance à utiliser plus le vélo que les populations à l'ouest du Canal. Les raisons sont probablement les suivantes.

Premièrement, la vie étant plus aisée dans les communes de l'est, il est possible de s'acheter un vélo pour se déplacer, chose que ne peuvent se permettre de nombreuses personnes dans les communes les plus défavorisées.

Deuxièmement, la détérioration de l'environnement, la pollution et la congestion sont des sujets probablement plus centraux dans les communes les plus riches que dans les autres. Cela explique sûrement une prise de conscience plus grande de la part de la population locale.

Ensuite, il ne fait aucun doute que ce sont d'abord dans les communes les plus prospères et accueillant le plus de travailleurs que les infrastructures sont les meilleures et les plus nombreuses. Cet aspect devient flagrant lorsque l'on observe la carte des ICR terminés à l'heure actuelle : la partie gauche des voiries représentées ci-dessous correspond grosso-modo au Pentagone : seuls les ICR allant vers Evere, Woluwé-Saint-Lambert, Woluwé-Saint-Pierre, Auderghem, Uccle, Ixelles et Watermael-Boifort sont terminés. Aucun de ceux planifiés à l'ouest du Canal n'est opérationnel, ainsi qu'au sud et au nord. Or, ce sont les communes de ces zones qui sont les plus pauvres, et qui ont le moins accès aux emplois et qui peuvent encore moins se permettre d'acheter un vélo pour se déplacer. Ceci induit donc un cercle vicieux, renforçant encore ainsi la disparité est-ouest.



kaart 13 Itinéraires cyclables régionaux existants

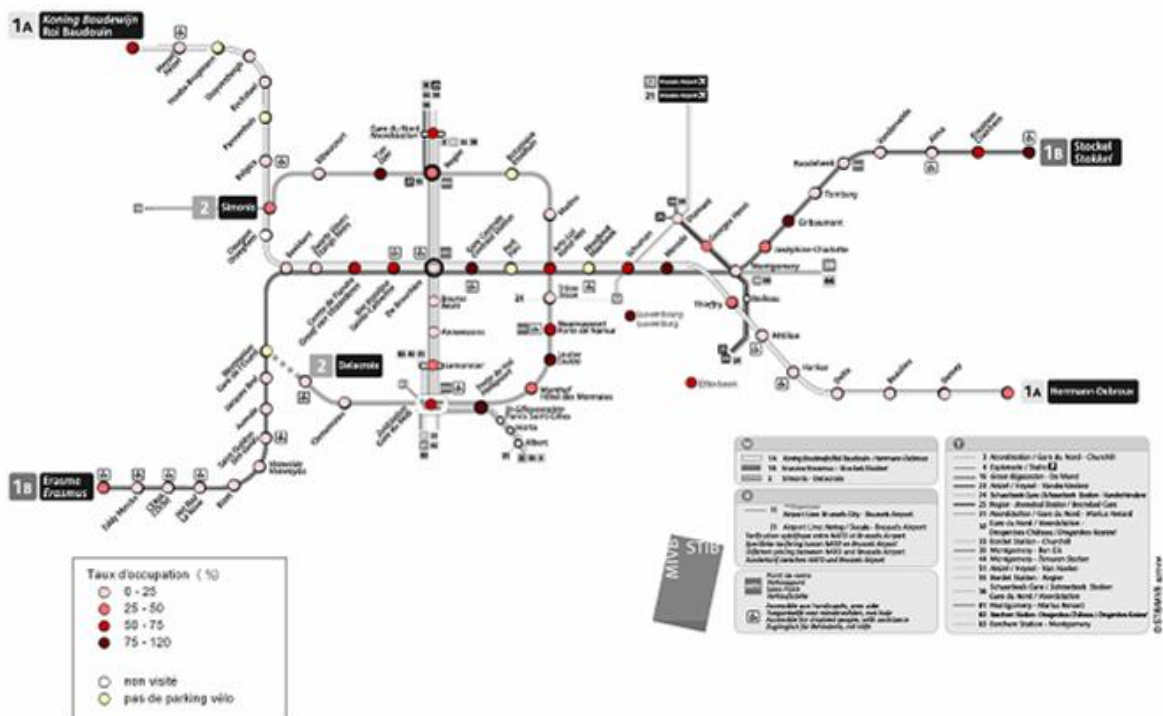
Source : Ministère de la Région de Bruxelles Capitale

Enfin, terminons par une dernière matière importante dans le développement du vélo : les parkings vélos. En effet, s'il n'y a pas d'endroits disponibles pour garer son vélo, de préférence dans un endroit sécurisé (ou du moins surveillé) ou couvert, les personnes potentiellement attirées par ce mode de déplacement l'utiliseront dans une bien moindre mesure (le même type de raisonnement est tenu pour la voiture, mais a contrario : dans le but de dissuader les gens de l'utiliser, on mène une politique tendant vers un nombre de places de parking sans cesse en diminution). Il est clair que si l'on offre la possibilité à quelqu'un de pouvoir garer son vélo de manière « correcte » dans bon nombre d'endroits, il aura plus tendance à l'utiliser que s'il devait attacher sa bicyclette à un poteau d'éclairage ou recourir à un autre moyen de fortune.

Notons que, lors des comptages effectués par Pro-Velo à Bruxelles, l'un d'entre eux avait pour objectif de mesurer le nombre de places de parkings occupées dans le réseau des

stations de métro et les gares bruxelloises. Ce comptage n'a eu lieu qu'une fois durant l'hiver 2007-2008 : il ne peut donc à lui seul prouver quelle est la proportion de places occupées durant la journée (un seul comptage est insuffisant, beaucoup d'aléas pouvant faire varier les résultats comme des intempéries, des grèves, des retards dans le réseau ferroviaire, jour de fête ou non,...).

La carte ci-dessous reprend, sur le plan de métro de la STIB (attention, ce plan est antérieur au bouclage du métro et à la réorganisation complète des lignes), les taux d'occupation relevés pour les parkings vélo.



kaart 14 plan de métro de la STIB

Source : Rapport 2008 de l'Observatoire du Vélo à Bruxelles

Chaque station de métro et de pré-métro (axe de lignes de trams nord-sud) y sont reprises, ainsi que les gares de la SNCB non reliées (gares du Luxembourg et d'Etterbeek). Chaque gare ou station possède un certain nombre de places de parking vélo (nombre qui a certainement évolué depuis le comptage) et la figure reprend donc pour toutes ces stations et gares la proportion de places occupées dans les parkings-vélos. On voit que Gribaumont, Mérode, Yser, Louise, Gare Centrale, Luxembourg, Porte de Hal sont les stations/gares dont la fréquentation est la plus grande. Elles sont toutes situées hors de la Petite Ceinture, excepté la Gare Centrale. On note aussi que les extrémités des lignes ont une proportion d'occupation des parkings vélo élevée (Roi Baudouin, Erasme, Stockel, Hermann-Debroux). En général, ce sont les stations situées sur la Petite Ceinture et celles sur les lignes est-ouest qui voient leurs parkings vélo les plus remplis. Les stations en bout de ligne (mais pas le terminus) sont au contraire celles où les parkings sont les moins utilisés.

5 LES ACCIDENTS DE VELO

Un autre sujet étroitement lié à l'usage du vélo est celui des accidents des cyclistes. Nous nous bornerons ici à les analyser sous l'angle des victimes cyclistes d'accidents de la route. Pour cette étude, nous nous sommes basés sur les chiffres tirés des statistiques annuelles d'accidents publiées par l'IBSR mais aussi sur les statistiques reprises dans la base de données transports de la plate-forme commune SPF Mobilité & Transports/Bureau du Plan (cf. http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=fr&TM=30&IS=60&DB=TRANSP&ID=14). En préalable, qu'il nous soit permis de mentionner ici que les chiffres repris dans cette base ne correspondent pas exactement à ceux repris dans les publications de l'IBSR, notamment les rapports annuels, fédéraux et régionaux, de l'Observatoire pour la Sécurité Routière et ce même si, dans ces publications, nous considérons les chiffres pondérés.

Il est aussi important de noter (cf. IBSR, Observatoire pour la Sécurité routière, *Rapport thématique Cyclistes 2000-2007*, 2009) que les chiffres publiés ne concernent que les accidents constatés par la police. Ce qui, suivant l'ouvrage cité, n'arrive que dans un quart des accidents de vélo. Même plus, si l'accident n'implique qu'un cycliste (p.ex. une chute), il ne sera repris dans les statistiques qu'une fois sur dix.

De manière général, les accidents de vélo sont moins graves que ceux de voiture (15 tués par 1000 accidents pour 20 en ce qui concerne l'automobile) mais les risques sont plus élevés : par kilomètre parcouru, un cycliste a quatre fois plus de « chance » d'être impliqué dans un accident qu'un occupant d'une voiture (*op. cit.*).

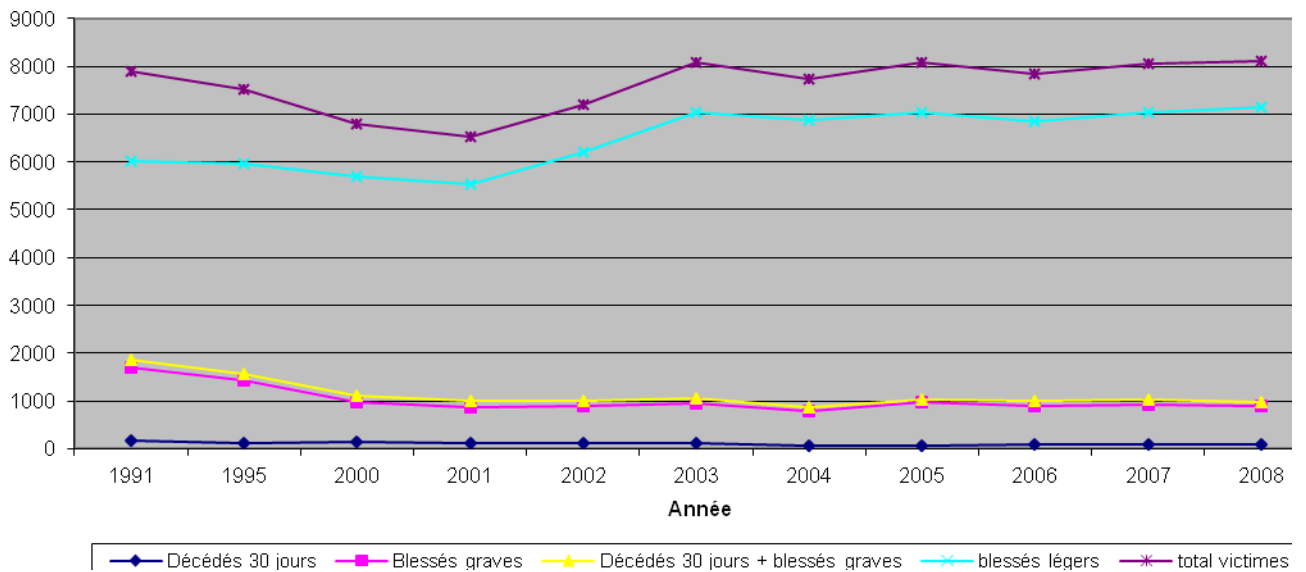
5.1 Au niveau fédéral

Le tableau suivant indique l'évolution du nombre de victimes cyclistes d'accidents de la route en Belgique. Il les répartit également suivant la gravité des blessures encourues.

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Décédés 30 jours + blessés graves	blessés légers	total victimes
1991	166	1702	1868	6017	7885
1995	128	1428	1556	5952	7508
2000	134	971	1105	5684	6789
2001	128	872	1000	5540	6540
2002	108	889	997	6202	7199
2003	109	942	1051	7029	8080
2004	78	782	860	6864	7724
2005	71	965	1036	7037	8073
2006	91	906	997	6849	7846
2007	90	933	1023	7027	8050
2008	86	902	988	7132	8120

Tabel 23 : Évolution du nombre de victimes cyclistes en Belgique suivant la gravité de leurs blessures

Source : Base de données Transport Bureau du Plan/SPF Mobilité et Transports



grafiek 28 Évolution du nombre de victimes cyclistes en Belgique suivant la gravité de leurs blessures

Source : Base de données Transport Bureau du Plan/SPF Mobilité et Transports

Au niveau des blessures les plus graves et des décès, on observe, après une diminution significative entre 1990 et 2000, une relative stagnation durant la dernière décennie. Par contre, pour les blessés légers (qui forment, heureusement, la majorité des victimes) et donc pour le nombre total de victimes, la diminution constatée jusqu'en 2001 a été suivie d'une remontée jusqu'en 2003. Depuis lors, le nombre de blessés légers semble se stabiliser mais on peut noter un léger frémissement à la hausse durant les deux dernières années (2007 et 2008). Il faut cependant tenir à l'esprit que l'augmentation relevée entre 2001 et 2003 est peut-être un artefact dû à une modification de la collecte des données en 2002 (année à partir de laquelle les chiffres relatifs aux blessés ont été pondérés).

Suivant les chiffres de l'IBSR, en 2001, les victimes cyclistes comptaient grosso modo pour 10% de l'ensemble des victimes d'accidents de la route (9,7% des blessés graves, 9,6% de l'ensemble « décédés 30 jours et blessés graves », 9,8% des blessés légers et 9,8% des victimes en général). Il n'y a que pour les décédés 30 jours où l'on retrouve une part un peu moins grande de cyclistes (8,6%). Comme nous le verrons plus loin, cette moyenne nationale cache des différences régionales fortement marquées.

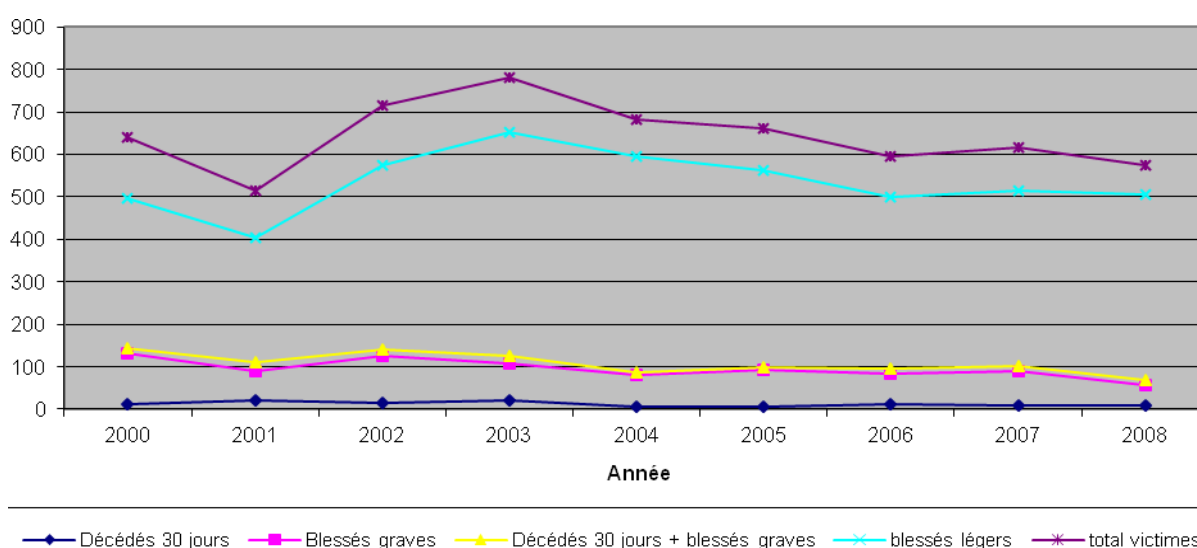
5.2 En Wallonie

De la même manière que pour le niveau fédéral, le tableau suivant reprend les victimes cyclistes d'accidents de la route survenus en Wallonie.

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Décédés 30 jours + blessés graves	blessés légers	total victimes
2000	12	131	143	496	639
2001	20	91	111	405	516
2002	15	125	140	574	714
2003	20	107	127	653	780
2004	7	81	88	594	682
2005	6	93	99	562	661
2006	11	84	95	500	595
2007	10	91	101	516	617
2008	10	58	68	505	573

Tabel 24 Évolution du nombre de victimes cyclistes en Wallonie suivant la gravité de leurs blessures

Source : Base de données Transport Bureau du Plan/SPF Mobilité et Transports



grafiek 29 Évolution du nombre de victimes cyclistes en Wallonie suivant la gravité de leurs blessures

Source : Base de données Transport Bureau du Plan/SPF Mobilité et Transports

L'évolution en Wallonie est plus contrastée qu'au niveau national. Le nombre de tués a connu un minimum dans les années 2004, 2005 mais a ensuite regagné pour se stabiliser autour de 10 décès 30 jours. Il faut nuancer ce commentaire par le petit nombre de cas repris, une fluctuation de quelques unités se marquant ainsi rapidement. Pour ce qui est des

blessés légers (et donc du nombre total de victimes), on observe par contre une tendance globale à la baisse depuis le sommet atteint en 2003.

Des chiffres de l'IBSR permettent de relativiser ce nombre de victimes cyclistes en le rapportant au nombre total de victimes d'accidents en Wallonie. Malheureusement nous ne disposons pas de tous les chiffres annuels et il est, dès lors, périlleux de tracer des courbes de tendance.

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
2000	2,2%	3,9%	3,2%
2001	3,3%	3,0%	2,6%
...			
2006	2,2%	4,0%	3,1%
2007	2%	4,1%	3,1%

Tabel 25 Part des cyclistes dans les victimes d'accidents de la route en Wallonie

Source : IBSR, Observatoire pour la Sécurité Routière

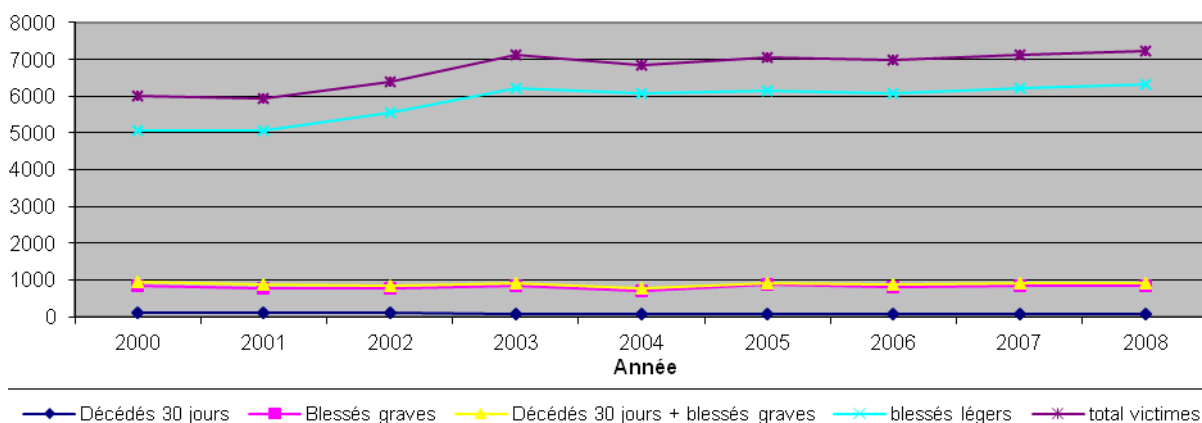
Au vu de ces chiffres, l'année 2001 semble atypique alors que les autres millésimes présentent une surprenante unanimité : les cyclistes sont environ 2% dans l'ensemble des décédés 30 jours, 4% des blessés graves et 3% des blessés légers. Comparés aux chiffres nationaux, ces statistiques indiquent qu'on compte globalement trois fois moins de cyclistes dans les victimes d'accidents de la route en Wallonie qu'en Belgique en général. La faible part de la bicyclette dans les modes de déplacement en Wallonie (cf. plus haut) explique certainement cette situation.

5.3 En Flandre

Nous présentons maintenant les mêmes chiffres que précédemment mais cette fois pour les accidents situés en Région flamande.

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Décédés 30 jours + blessés graves	blessés légers	total victimes
2000	122	836	958	5053	6011
2001	108	772	880	5048	5928
2002	91	760	851	5538	6389
2003	88	824	912	6209	7121
2004	71	696	767	6085	6852
2005	65	859	924	6134	7058
2006	80	813	893	6080	6973
2007	80	828	908	6220	7128
2008	76	834	910	6323	7233

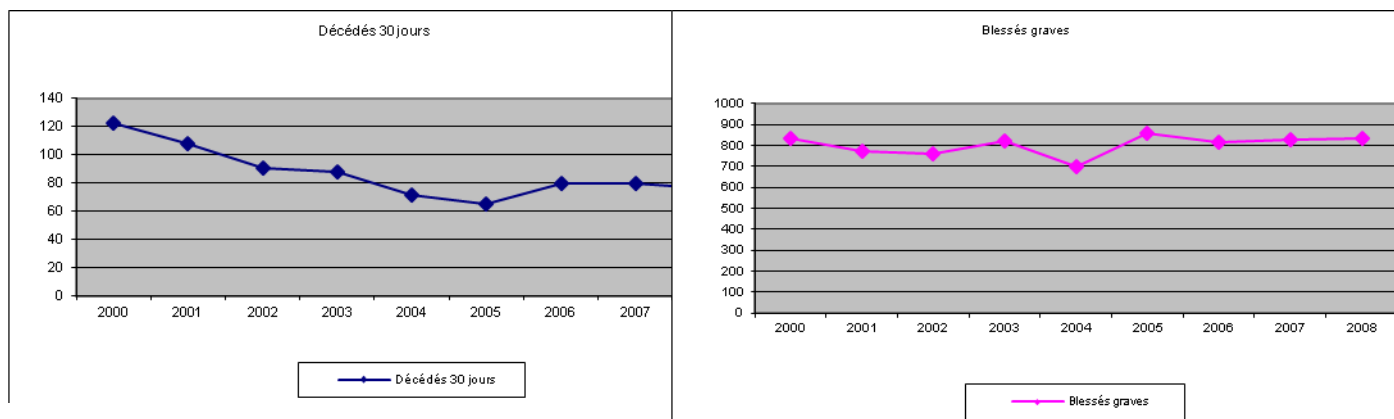
Tabel 26 Évolution du nombre de victimes cyclistes en Flandre suivant la gravité de leurs blessures



grafiek 30 Évolution du nombre de victimes cyclistes en Flandre suivant la gravité de leurs blessures

Source : Base de données Transport Bureau du Plan/SPF Mobilité et Transports

Dans cette région, contrairement à la Wallonie, on constate une légère tendance à la hausse du nombre de cyclistes victimes d'accidents de la route, principalement dans le chef des blessés légers. Le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves varie assez peu même si il faut remarquer que les minimaux de 2004 (pour les blessés graves) et de 2005 (pour les décédés 30 jours) ont été suivis d'une remontée du nombre des personnes touchées semblant tendre maintenant vers une stabilisation comme les deux figures ci-dessous permettent, mieux que la figure générale précédente, de le distinguer.



grafiek 31 Évolution du nombre de décédés 30 jours et de blessés graves cyclistes en Flandre

Source : Base de données Transport Bureau du Plan/SPF Mobilité et Transports

Lorsque l'on regarde, grâce aux chiffres de l'IBSR, la part relative représentée par les cyclistes dans les totaux de victimes, on s'aperçoit que ceux-ci payent un lourd tribut.

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
2000	14,0 %	13,2 %	12,9 %
2001	12,7 %	13,5 %	13,3 %
...			
2006	14,8 %	17,3 %	15,9 %
2007	14,8 %	17,5 %	16,3 %

Tabel 27 Part des cyclistes dans les victimes d'accidents de la route en Flandre

Source : IBSR, Observatoire pour la Sécurité Routière

Outre le fait que ces pourcentages sont plus de quatre fois plus importants que ceux enregistrés en Wallonie, il faut aussi noter une nette augmentation entre 2001 et 2006, augmentation qui semble se prolonger, mais de manière plus légère, de 2006 à 2007. La pratique plus répandue du vélo en Flandre est certainement un facteur explicatif mais on peut se demander si c'est le seul.

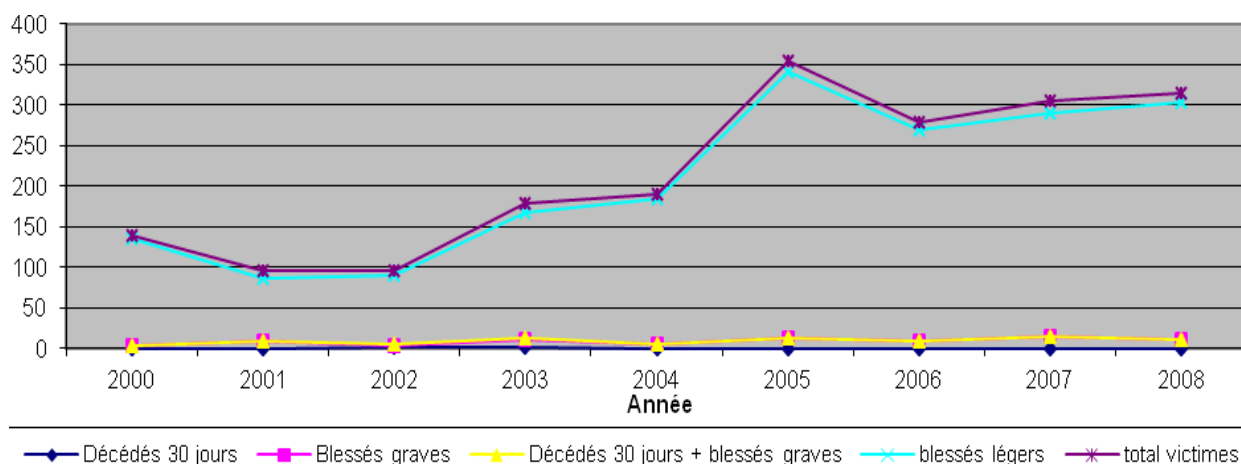
5.4 En Région Bruxelles Capitale

Cette région étant essentiellement urbaine et ces voiries soumises à un trafic important, on pouvait s'attendre à ce que cela soit synonyme de dangerosité pour les cyclistes. Les chiffres montrent qu'il en est tout autrement.

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Décédés 30 jours + blessés graves	blessés légers	total victimes
2000	0	4	4	135	139
2001	0	9	9	87	96
2002	2	4	6	90	96
2003	1	11	12	167	179
2004	0	5	5	185	190
2005	0	13	13	341	354
2006	0	9	9	269	278
2007	0	14	14	291	305
2008	0	10	10	304	314

Tabel 28 Évolution du nombre de victimes cyclistes en RBC suivant la gravité de leurs blessures

Source : Base de données Transport Bureau du Plan/SPF Mobilité et Transports



grafiek 32 Évolution du nombre de victimes cyclistes en RBC suivant la gravité de leurs blessures

Source : Base de données Transport Bureau du Plan/SPF Mobilité et Transports

Les victimes se confondent pratiquement avec les blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours étant (quasi) inexistantes. On remarquera aussi la croissance du nombre de blessés graves observée jusqu'en 2005 suivie d'une diminution hélas de courte durée puisque, depuis 2007, ce nombre semble reparti à la hausse. L'absence presque générale de décédés 30 jours peut peut-être être expliquée par le fait que le trafic bruxellois est assez congestionné et, dès lors, assez lent ; ce qui tend à diminuer la gravité des accrochages dont peuvent être victimes les adeptes du vélo.

Si on exclut le cas des décédés 30 jours, la Région Bruxelles Capitale se situe à mi-chemin entre Wallonie et Flandre pour ce qui est de la part relative des cyclistes parmi les victimes d'accidents de la route.

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
2000	0,0 %	2,1 %	4,0 %
2001	0,0 %	4,9 %	3,2 %
...			
2006	0,0 %	3,5 %	5,3 %
2007	0,0 %	5,4 %	5,7 %

Tabel 29 Part des cyclistes dans les victimes d'accidents de la route en RBC

Source : IBSR, Observatoire pour la Sécurité Routière

Ces pourcentages sont malgré tout plus proches de ceux observés dans le sud du pays que de ceux venant du nord du pays. Pratique réduite (mais en augmentation) du vélo et dangerosité du trafic sont deux paramètres antagonistes qui entrent certainement en ligne de compte pour expliquer ce phénomène.

DEEL 4 : ECONOMISCHE EVALUATIE VAN HET FIETSGEBRUIK

Het doel van dit deel is een overzicht te geven van de beschikbare data m.b.t. de economische aspecten van het fietsgebruik. We leggen hierbij de focus op de uitgaven en inkomsten van de fietsindustrie, overheden en de huishoudens (gebruikers). In elk deel starten we met een overzicht van het type van uitgaven en kosten gerelateerd aan de fiets waarna we een oplistings doen van de beschikbare cijfers.

1 FIETSIDUSTRIE

Onder fietsindustrie verstaan we de fabrikanten, constructeurs, assembleurs, groothandelaars en invoerders. Er wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven en inkomsten van de bedrijven.

1.1 Uitgaven

De uitgaven van de fietsindustrie worden opgedeeld naar kosten gemaakt i.f.v. de invoer, montage en verkoop van fietsen en kosten om het intern fietsgebruik te stimuleren.

invoer, montage, verkoop:

- invoer en distributie van fietsen en -onderdelen;
- andere product-, montage- en distributiegoebonden kosten bij aan- en verkoop.

intern fietsgebruik:

- bedrijfsfietsen;
- onderhoud;
- herstellingskosten;
- verzekering;
- uitgekeerde fietsvergoedingen in woon-werkverkeer;
- fietsinfrastructuur en -voorzieningen op eigen terrein.

Mogelijke bronnen voor gegevens m.b.t. de uitgaven van bedrijven zijn: Instituut voor Nationale Rekening, VOKA, pendelfonds, UNIZO, ... Bij de zoektocht naar cijfermateriaal botsten we steeds op hetzelfde probleem namelijk het feit dat er geen cijfers beschikbaar zijn die louter toe te wijzen zijn aan fietsgebruik. In de Nationale Rekening bijvoorbeeld wordt de fietssector niet apart vermeld waardoor we geen concrete cijfers kunnen opnemen in het rapport.

1.2 Inkomsten

De inkomsten halen we onder meer uit de verkoop van fietsen en de voordelen (baten) van het fietsgebruik bij het personeel voor het bedrijf. Een bedrijf heeft er alle voordeel bij om het fietsgebruik bij zijn personeel te stimuleren. Meerdere studies hebben reeds aangetoond dat het ziektenverzuim bij werknemers die regelmatig fietsen lager is t.o.v. de niet-fietsers. Daarnaast neemt een fiets minder ruimte in beslag en bespaar je in de kosten voor de aanleg van parkeerruimte.

“Werknemers die regelmatig de fiets nemen, zijn inder daad minder vaak ziek dan collega's die met een ander vervoermiddel naar hun werk gaan. Fietsers verzuimen gemiddeld één dag per jaar minder dan niet-fietsers.”

Hoe vaker er wordt gefietst en hoe groter de afstand die wordt afgelegd, hoe lager het ziekteverzuim ligt. Daarbij wordt gesteld dat Nederlandse werkgevers ongeveer 27 miljoen euro per jaar kunnen besparen als ze één % méér werknemers ertoe kunnen bewegen om de fiets te nemen. De onderzoekers stellen dat gezondheid voor werknemers ook de belangrijkste reden is om te fietsen.

Colruyt werkt al jaren aan een vlottere mobiliteit en een beter leefmilieu. Ze stapten in het project Bike to work. De deelnemers aan Bike to work engageren zich om minstens 4 dagen op de 5 met de fiets naar het werk te komen. In ruil krijgen ze van Colruyt een kwaliteitsfiets en gratis fietsuitrusting. Daarnaast nemen ze nog andere initiatieven om duurzame vervoerswijzen te stimuleren. 1 op de 9 Colruytwerknemers maakt gebruik van een Colruyt-fiets of -scooter of komt al carpoolend naar het werk.

Resultaten:

Fietsvergoeding : 494 deelnemers (569.088 vermeden km/jaar)

Fietsproject : 166 deelnemers (2.151.552 vermeden km/jaar)

Carpooling : 730 (2.389.091 vermeden km/jaar)

Bike to work : 1518 (2.979.984 vermeden km/jaar)

Al deze initiatieve samen zorgen voor een besparing van 450.000 liter brandstof.

“Fietsend personeel blijkt productiever, minder ziek, en verlicht de parkeerdruk in de buurt” (Virga Jesse kliniek Hasselt).

Met betrekking tot de productie, verkoop, import en export van fietsen en de tewerkstelling in de fietsnijverheid zijn er heel veel concrete cijfers terug te vinden. Ze werden achtereenvolgens in tabelvorm opgenomen. Ter verduidelijking werden in Tabel 30 de beschikbare data opgelijst.

OMSCHRIJVING DATA	BRON	PERIODE
fietsproductie	Agoria	1996-2004
Jaaromzet en investeringen fietsindustrie	Nationale bank van België	1996-2004
Tewerkstelling in de rijwielnijverheid	Rijksdienst voor Sociale Zekerheid Prodcom	1996-2004
Fietsverkoop België/Luxemburg	Febiac	1995-2001
Aantal fietswinkels	Febiac	2003
Import en export fietsen	Instituut voor Nationale Rekeningen	2004-2006
Import fietsen, top 8 landen	Instituut voor Nationale Rekeningen	2006-2008
Export fietsen, top 5 landen	Instituut voor Nationale Rekeningen	2006-2008

Tabel 30 Overzicht beschikbare data m.b.t.

jaartal	fietsproductie
1996	530.000*
1997	420.000*
1998	283.000*
1999	175.000
2000	185.420
2001	219.338
2002	229.297
2003	173.257
2004	185.354

Tabel 31 Fietsproductie (Nace-Bel 35420) 1996-2004 (* schatting)

bron Agoria

jaartal	Jaaromzet in EURO	Investerings zonder BTW in EURO
1996	7.112.980	313.523
1997	6.917.464	177.469
1998	6.407.864	208.441
1999	81.326.251	980.307
2000	81.439.848	2.524.992
2001	91.148.194	1.619.509
2002	77.704.606	1.672.979
2003	67.976.146	2.625.429
2004	73.564.558	3.722.243

Tabel 32 Jaaromzet en investeringen fietsindustrie 1996-2004

bron : Nationale Bank van België

jaartal	arbeiders	bediende
1996	445	100
1997	464	130
1998	423	116
1999	428	116
2000	440	112
2001	467	117
2002	420	115
2003	313	101
2004	315	111

Tabel 33 Tewerkstelling in de rijwielnijverheid 1996-2004

bron : Rijksdienst voor Sociale Zekerheid/Prodcom (PRODuCts of the European COMMunity)

jaartal	Fietsverkoop X 1.000
1995	475
1996	425
1997	455
1998	415
1999	420
2000	440
2001	370

Tabel 34 Fietsverkoop België/Luxemburg 1995-2001

bron : Febiac

	Aantal fietswinkels (2003)
Vlaanderen	609 (82%)
Wallonië	112 (15%)
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	19 (3%)
België	740 (100%)

Tabel 35 Aantal fietswinkels in 2003

bron : Febiac

jaartal	Import fietsen		Export fietsen	
	Waarde (EURO)	Aantal	Waarde (EURO)	Aantal
2004	116.613.651	1.072.513	119.771.428	848.906
2005	166.333.832	1.775.303	157.369.524	1.296.818
2006	157.005.294	1.412.392	126.259.229	865.545

Tabel 36 Import en export fietsen 2004-2006

bron : Instituut voor Nationale Rekeningen

	aantal			gemiddelde waarde per fiets (EURO)		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Taiwan	325.681	282.191	265.148	139,45	144,88	159,03
Sri Lanka	161.482	180.298	158.134	41,17	44,74	50,60
China	131.264	178.417	120.092	43,54	37,82	44,23
Frankrijk	239.383	172.153	180.786	95,77	105,19	221,39
Nederland	133.941	154.109	106.874	314,88	288,17	523,81
Philippijnen	100.289	107.709	60.166	33,06	31,83	34,47
Italië	98.006	99.843	108.305	94,37	91,07	86,79
Indonesië	51.381	58.672	89.872	112,16	111,33	108,87

Tabel 37 Import fietsen, top 8 (2006-2008)

bron : Instituut voor Nationale Rekeningen

	aantal			gemiddelde waarde per fiets (EURO)		
	2006	2007	verschil (%)	2006	2007	verschil (%)
Frankrijk	551.850	587.724	+6,5%	87,23	84,73	-2,9%
Duitsland	74.396	73.950	-0,6%	305,39	415,97	+36,2%
Spanje	61.991	70.777	+14,2%	167,72	175,84	+4,8%
Nederland	54.597	64.920	+18,9%	164,44	135,97	-17,3%
Groot-Brittannië	42.382	51.448	+21,4%	214,07	270,56	+26,4%

Tabel 38 Export fietsen, top 5 (2006-2007)

bron : Instituut voor Nationale Rekeningen

	aantal			gemiddelde waarde per fiets (EURO)		
	2007	2008	verschil (%)	2007	2008	verschil (%)
Frankrijk	587.724	608.498	+3,5%	84,73	109,11	+28,8%
Duitsland	73.950	121.042	+64,5%	415,97	37,07	-91,0%
Spanje	70.777	83.405	+17,8%	175,84	178,51	+1,5%
Italië	47.542	69.292	+45,7%	235,33	192,21	-18,3%
Nederland	64.920	58.920	-9,2%	135,97	181,29	+33,3%

Tabel 39 Export fietsen, top 5 (2007-2008)

bron : Instituut voor Nationale Rekeningen

1.3 Statistiques sur la production

Nous avons cherché à utiliser la base de données économiques BELFIRST pour dégager des indicateurs quant aux entreprises liées au vélo. Hélas, cette base BELFIRST ne détaille les statistiques qu'au niveau du code NACEBEL à 5 chiffres, ce qui implique que des activités propres à la bicyclette sont rassemblées avec d'autres qui n'ont aucun lien avec le vélo et qu'il n'est donc pas possible de mettre en avant les données propres au vélo.

Ainsi, nous basant sur les codes NACEBEL à 7 chiffres, nous avons isolé les domaines d'activités suivant liés à la bicyclette :

- 30920 Fabrication de bicyclettes et de véhicules pour invalides
- 3092001 Fabrication de bicyclettes et autres cycles sans moteur, y compris les triporteurs, les tandems ainsi que les bicyclettes et tricycles d'enfants
- 3092002 Fabrication de parties et accessoires de bicyclettes
- 5221002 Exploitation d'autoroutes, de tunnels, de ponts, de parcs et emplacements de stationnement de véhicules et de garages pour bicyclettes
- 7721002 Location de bicyclettes
- 9329912 Mise à disposition à des fins récréatives de pédalos, barques, bicyclettes, poneys, etc.
- 9529001 Réparation de bicyclettes

Mais ce dernier, par exemple, est « noyé » dans « 95.290 Réparation d'autres biens personnels et domestiques » dans la base BELFIRST et il est donc bien difficile de voir quelle part des données statistiques peuvent être attribuées à la réparation de bicyclettes proprement dite.

Néanmoins, nous disposons de quelques données pour la catégorie « 30920 Fabrication de bicyclettes et de véhicules pour invalides » qui, d'après un examen des enregistrements détaillés, concerne bien le vélo en majorité. 110 entreprises sont reprises dans cette catégorie. Elles ont un turnover médian de 3162 Keuros², une valeur ajoutée nette

² Attention, seules 21 entreprises ont fourni des chiffres permettant de calculer cet indicateur.

médiane de 143 Keuros³, un profit marginal médian de 0,5%⁴. Elles emploient en moyenne 8 travailleurs⁵; seules, deux entreprises emploient plus de 100 personnes (l'effectif maximal est de 181 personnes) et, sur les 43 entreprises ayant fourni leurs données, 22 emploient moins de 10 personnes. On peut donc en conclure qu'en Belgique, la fabrication de bicyclettes est essentiellement l'affaire de quelques PME.

C'est également pour la fabrication de bicyclettes que la base de données PRODCOM d'Eurostat nous permet d'obtenir des statistiques de ventes annuelles pour la dernière décennie (plus exactement de 2000 à 2008). Les statistiques publiées dans cette base de données européenne et que nous allons reprendre ici distinguent deux types de produits :

- Bicyclettes non motorisées et autres cycles sans roulement à billes (y compris les tricycles de livraison)
- Bicyclettes non motorisées et autres cycles avec roulement à billes (y compris les tricycles de livraison)

Pour chacun de ces produits, nous pouvons ainsi donner des tableaux comparant la situation belge à celle de l'Europe des 15, respectivement des 25 et des 27 du point de vue

- des quantités exportées (EXPQNT) en pièces
- de la valeur en Euros des exportations (EXPVAL)
- des quantités importées (IMPQNT) en pièces
- de la valeur en Euros des importations (IMPVAL)
- des quantités produites (PRODQNT) en pièces
- de la valeur en Euros de la production (PRODVAL)

Ces tableaux vont maintenant suivre. La source de ces chiffres est donc la base de données PRODCOM des ventes annuelles après sa mise à jour du 5 mars 2010.

³ Statistique calculée sur base des données de 65 entreprises.

⁴ De nouveau calculé uniquement sur 21 entreprises.

⁵ Seules 43 entreprises ont fourni les chiffres permettant de calculer cette moyenne.

Bicyclettes non motorisées et autres cycles sans roulement à billes (y compris les tricycles de livraison)

EXPQNT	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	112	38338	:	:
2001	134	49274	:	:
2002	180	38472	:	:
2003	1343	22343	20714	20126
2004	4528	28256	24235	24043
2005	721	26667	20903	20872
2006	4242	:	37063,00	37350
2007	3158	:	43503,00	41571
2008	3381	:	35201,00	33083

EXPVAL	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	7330	2941540	:	:
2001	19460	3618110	:	:
2002	19870	4599220	:	:
2003	386370	3259560	3111920	3088330
2004	271780	3007940	2820290	2801920
2005	110580	3055770	2855290	2852310
2006	273710	:	2436120	2436090
2007	228640	:	3454860	3392380
2008	293690	:	2465980	2393720

IMPQNT	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	16257	26690	:	:
2001	24619	76695	:	:
2002	22697	55222	:	:
2003	31281	87473	177924	177969
2004	37424	78909	172009	172007
2005	17017	79006	122572	122584
2006	33383	:	96465	97691
2007	31851	:	58984	59151
2008	29366	:	59596	58711

IMPVAL	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	1054930	3778090	:	:
2001	1464200	3531060	:	:
2002	1488360	2148390	:	:
2003	1678530	2557760	3100250	3103310
2004	2090210	2916070	3423000	3426890
2005	842940	3431720	2931110	2953670
2006	1611590	:	3645630	3670400
2007	1616670	:	3246530	3156350
2008	2023910	:	3046480	2887780

PRODQNT	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	0	1781241	:	:
2001	0	1682004	:	:
2002	0	1313959	:	:
2003	0	2186005	2236005	2236026
2004	0	2600000	3263808	3391024
2005	0	1500000	1702973	1872581
2006	0	:	2590750	2784884
2007	0	:	3352666	3543506
2008	0	:	3048878	3209014

PRODVAL	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	0	113552680	:	:
2001	0	118815984	:	:
2002	0	95590119	:	:
2003	0	103463811	107663811	107666211
2004	0	124683658	167251023	175402023
2005	0	120000000	146888984	158444584
2006	0	:	174579479	188686750
2007	0	:	230545284	246277465
2008	0	:	275079300	289718322

Bicyclettes non motorisées et autres cycles avec roulement à billes (y compris les tricycles de livraison)

EXPQNT	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	349337	538997	:	:
2001	421273	517118	:	:
2002	662944	506504	:	:
2003	706735	479636	422886	440230
2004	850573	512755	430674	468360
2005	1283408	403274	345334	385634
2006	881852	:	357082	374231
2007	974281	:	381824	383596
2008	1097957	:	397653	387941

EXPVAL	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	66463740	65629280	:	:
2001	90600080	76461100	:	:
2002	117471350	78203490	:	:
2003	107177910	96151380	75261450	75427870
2004	119937030	103950730	74475030	75812620
2005	157180160	102495930	78483700	80119130
2006	125548450	:	88543680	89296070
2007	137887940	:	89256080	88632010
2008	172132160	:	92997350	91991490

IMPQNT	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	571640	5603607	:	:
2001	630666	5124323	:	:
2002	842482	6465340	:	:
2003	966622	8149148	8317677	8190856
2004	1164026	9485504	9697111	9504824
2005	1733056	10114099	9413361	9141883
2006	1406478	:	9086995	8790615
2007	1427037	:	10168224	9941641
2008	1597237	:	10220061	9910400

IMPVAL	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	85558340	629839560	:	:
2001	94216180	555567640	:	:
2002	115785080	581017900	:	:
2003	109353040	600272870	547630140	537662510
2004	123105700	716709150	664936480	651787780
2005	164079250	814004960	711103150	693168270
2006	155474740	:	713029700	687823240
2007	155327800	:	806119140	778125460
2008	219227340	:	879533090	848113030

PRODQNT	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	186651	10480000	:	:
2001	242498	10000000	:	:
2002	212480	9840000	:	:
2003	173257	10500000	12604936	12664936
2004	:	9520000	11510175	11830175
2005	:	8546965	10620816	10980816
2006	:	:	10109968	10469968
2007	:	:	9710460	10270460
2008	104099	:	9371205	9971205

PRODVAL	Belgium	EUR15	EUR25	EUR27
2000	32316119	1750000000	:	:
2001	41930811	1500000000	:	:
2002	39038111	1680000000	:	:
2003	37725508	1920000000	2073171354	2075271354
2004	:	1590000000	1720208180	1734208180
2005	:	1530671234	1700110878	1716110878
2006	:	:	1630744881	1652744881
2007	:	:	1795995404	1831995404
2008	40262044	:	1855504153	1900504153

2 OVERHEID

2.1 Uitgaven

De overheid maakt jaarlijks kosten om het fietsgebruik bij zowel het eigen personeel als bij de bevolking te stimuleren. De overheid kunnen we in het ene geval beschouwen als gebruiker en in het andere als beleidsmaker.

Onder de uitgaven als gebruiker wordt onder meer gedacht aan:

- de aankoop en het onderhoud of leasing van fietsen voor personeel;
- het aanleggen en/of verbeteren van fietsinfrastructuur (stalling en douche- en kleedruimten) op eigen domein voor personeel en cliënteel (investeringen en onderhoud);
- het uitkeren van een fietsvergoeding (in woon-werkverkeer) voor personeel: 0,15 à 0,20€/km;

- infokosten t.a.v. bezoekers per fiets (zich profileren als fietsvriendelijk huis).

De Vlaamse overheid had (maart '09) 307 dienstfietsen in gebruik, waar onder vouwfietsen die op trein of bus meekunnen. Daarvoor werd een raamcontract afgesloten in 2000. Vlaams overheids personeel kan voor dienstverplaatsingen ook gebruik maken van de huurfietsen van de fietspunten bij treinstations.

Woon-werkverplaatsingen per fiets van Vlaamse ambtenaren worden vergoed à 0,15€/km zowel in voor- als natransport. Federale ambtenaren krijgen hiervoor 0,20€/km. In dat kader werd aan ca. 16% van het Vlaams overheids personeel in 2008 € 650 243,68 uitbetaald, voor gemiddeld 7,3km/werkdag/fietser.

Naast de kosten als gebruiker, maakt de overheid kosten die het fietsbeleid ondersteunen. Hiermee bedoelen we de uitgaven als beleidsmaker. Enkele voorbeelden:

- uitgaven voor studies, communicatie, mangementskosten;
- fietscampagnes en incentives, extra beleids personeel;
- financieringen via het pendelfonds;
- investeringen in openbare fietsinfrastructuur (fietsnetwerk, fietsenstallingen, bewegwijzering, ...);
- onderhoud van het fietsnetwerk;
- politietoezicht;
- afnemende fiscale ontvangsten door modal shift;

Het is onmogelijk om een overzicht of evolutie te geven van de uitgaven die louter te maken hebben met het ondersteunen van het fietsbeleid aangezien deze kosten meestal deel uitmaken van een groter project zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de weginfrastructuur. In een begroting wordt zelden een opdeling gemaakt van de kosten die enkel gerelateerd zijn aan het fietsbeleid. Specifiek voor Vlaanderen werden cijfers teruggevonden van de investeringen in het kader van het pendelfonds en convenantgebonden projecten. (zie kader hieronder)

Investeringen in fietsinfrastructuur:
- 2006 : € 60 miljoen (€20 miljoen = eigen investeringen, € 40 miljoen subsidies voor gemeenten)

- 2007 : fietsgerelateerde projecten : € 21 miljoen (onder meer aanpak gevaarlijke punten)

In 2008 werd er door de Vlaamse overheid € 7,3 miljoen uitgetrokken voor projectsubsidies in het kader van het pendelfonds. Deze projecten hebben als doel de duurzame vervoerswijzen te stimuleren. Dit wil dan ook zeggen dat het budget niet alleen besteed werd aan fietsprojecten. enkele voorbeelden van lopende fietsprojecten: KULeuven (€ 512.440), ARCELOR (€ 467.887) en Colruyt (€ 175.500)

Voor de uitgaven die te maken hebben met het stimuleren van het fietsgebruik stellen we vast dat personeels- en dienstfietsen meer en meer ingeburgerd geraken bij bedrijven. Steeds meer bedrijven proberen het fietsgebruik bij het personeel op die manier te

stimuleren. Enkele voorbeelden: Colruyt Halle, Estée Lauder, Eandis, Wit-geel Kruis, Virga Jesse ziekenhuis Hasselt, AGFA GEVAERT Mortsel, BASF Antwerpen, DEGUSSA Antwerpen, Siemens Brussel, Van Laere Bouwonderneming Zwijndrecht, Telenet, Mechelen, enz.

Binnen de sociale economie is de laatste jaren een breed netwerk aan fietsondernemingen en fietspunten opgericht. Verspreid over heel Vlaanderen en Brussel (in de toekomst ook in Wallonië) werden fietservicepunten ontwikkeld.

In 2007, bij de opstart van de fietspunten, maakte Vosec een volledige inventaris op van de fietsactiviteiten binnen de sociale economie in Vlaanderen en Brussel. Het overzicht hieronder is het resultaat van deze inventaris, en levert een interessant beeld van wat de sector te bieden heeft, en wat de precieze omvang was van de fietsactiviteiten eind 2007, begin 2008.

In 2007 zorgen 53 fietsondernemingen voor een fietsaanbod op 200 locaties. Deze initiatieven zorgen voor een tewerkstelling van 500 VTE.

- 52 ondernemingen, op meer dan 200 locaties (of contactpunten) met een fietsaanbod in de sociale economie
- 65 fietsenateliers
- tewerkstelling van meer dan 600 doelgroepmedewerkers (425 VTE) en meer dan 122 omkaderingsmedewerkers (85 VTE)
- meer dan 19.000 fietsen in verhuur en leasing
- meer dan 20.000 stallingen in beheer
- jaarlijks meer dan 50.000 herstellingen
- aanbod van de 65 fietsenateliers:
 - fietsverhuur: 36
 - fietsherstel: 33
 - onderhouden fietsenstallingen: 17
 - assemblage van fietsen: 30
 - verkoop van fietsen: 30

2.2 Inkomsten

Onder inkomsten denken we niet alleen aan fiscale transfers maar ook aan de baten van een verhoogd fietsgebruik zoals bijvoorbeeld de vermindering van de CO₂-uitstoot.

- fiscale transfers op investeringen, vergoedingen (BTW op werkuren, verkoop, verhuur, stalling, herstelling van fietsen);
- uitstel van uitbreidingsinvesteringen op het wegennet, en andere baten in relatie met de modal shift (verschuiving in de vervoerswijze);
- vermindering van CO₂-uitstoot en andere sociale en externe kosten met betrekking tot autoverkeer verbonden met de modal shift.

3 HUISHOUDENS

In dit deel bespreken we de gezinsuitgaven gerelateerd aan fietsgebruik. We kunnen ze onderverdelen in investeringen en lopende uitgaven. Onder investeringen verstaan we de kosten die gemaakt worden voor de aankoop van onder meer:

- een fiets;
- fietsassecoires;
- een fietsuitrusting (kledij, fietstas, ...) ;
- fietsenstallingen;
- en fietsbeveiliging.

Onder de lopende uitgaven vallen:

- het onderhoud;
- herstellingen;
- stallingskosten;
- fietshuurkosten;
- en verzekering.

Concrete cijfers m.b.t. de gezinsuitgaven zijn terug te vinden in de huishoudbudget-enquête. De Federale Overheidsdienst Economie heeft gedurende meerdere jaren een huishoudbudgetonderzoek laten uitvoeren. Hiermee wil men het bestedingspatroon van de Belgische huishoudens in kaart brengen. Het huishoudbudgetonderzoek geeft een beeld van de gemiddelde uitgaven en inkomsten per huishouden en per jaar (in euro). Elke maand worden door meer dan 300 huishoudens inkomsten en uitgaven opgetekend; het aantal huishoudens die in de loop van het jaar zijn opgevolgd bedraagt meer dan 3.000. De door deze huishoudens verstrekte gegevens worden geëxtrapoleerd naar de circa vier miljoen huishoudens die België rijk is. Deze statistieken zijn beschikbaar per gewest en voor het Rijk en leveren informatie over het detail van de uitgaven per product en gebruikte dienst.

Bij de uitgaven worden onder meer volgende uitgaven posten onderscheiden:voeding, dranken, kleding, eerste of tweede woning, meubelen, huishoudtoestellen, gezondheid, vervoer en communicatie, ontspanning en onderwijs.

Tabel 40, Tabel 41, Tabel 42 en Tabel 43 geven de resultaten weer van de huishoudbudgetonderzoeken in 2001 en 2006. In 2001 besteden de Belgische huishoudens gemiddeld 12% van hun budget aan vervoer. In 2006 was dit 13%. De Vlaamse en Waalse huishoudens besteden in 2001 respectievelijk 13% en 12% van hun budget aan vervoer, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dit 9%. Voor 2006 zijn de verschillen tussen de gewesten gelijkaardig. In Vlaanderen besteden de huishoudens gemiddeld 13% van hun budget aan vervoer, in Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dit respectievelijk 14% en 10%.

In Tabel 41 en Tabel 43 werden de uitgaven voor vervoer verder uitgesplitst. Helaas is er geen post voorzien waarin enkel de uitgaven gerelateerd aan fietsgebruik vervat zitten. Zo is er de post 'aankoop van tweewielers' waarin ook de gemotoriseerde tweewielers vallen. De gemiddelde uitgave voor deze post is voor de Belgische huishoudens in 2001 97,35 EURO, in 2006 zien we een kleine afname met ongeveer 6 EURO. Tussen de gewesten onderling zien we grote verschillen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen de uitgaven voor de aankoop van een tweewieler veel lager t.o.v. Vlaanderen en Wallonië. In 2001 was dit 31,08 EURO, in 2006 is dit zelfs gehalveerd tot 15,79 EURO. De Vlaamse huishoudens besteden gemiddeld meer voor de aankoop van een tweewieler, nl. 130,69 EURO in 2001 en 111,86 EURO in 2006. De Waalse huishoudens besteden steeds meer aan de aankoop van een tweewieler, in 2001 was dit gemiddeld 60,89 EURO en in 2006 was dit 82,42 EURO.

Huishoudbudgetonderzoek 2001		Gemiddelde uitgaven per huishouden en per jaar in EURO (gemiddeld 2,5 personen)				% verdeling van uitgaven per huishouden en per jaar in EURO (gemiddeld 2,5 personen)			
Code	Benaming	België	Brussels H G	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België	Brussel H. G.	Vlaams Gewest	Waals Gewest
0	TOTALE CONSUMPTIE	28.653,34	27.115,70	29.609,23	27.487,15	90,8%	92,1%	90,6%	90,7%
1	VOEDING, DRANKEN, TABAK	4.561,41	4.204,98	4.607,45	4.599,48	14,5%	14,3%	14,1%	15,2%
2	KLEDING, SCHEISEL	1.362,11	1.227,98	1.484,66	1.191,57	4,3%	4,2%	4,5%	3,9%
3	WOONADRES OF TWEDE WONING	7.590,96	8.055,08	7.666,26	7.303,76	24,1%	27,4%	23,5%	24,1%
4	MEUBELN, HUISHOUDTOESTELLEN	1.740,92	1.454,20	1.865,91	1.617,03	5,5%	4,9%	5,7%	5,3%
5	GEZONDHEID	1.336,25	1.615,27	1.302,65	1.302,17	4,2%	5,5%	4,0%	4,3%
6	VERVOER EN COMMUNICATIE	4.451,26	3.488,43	4.642,38	4.436,83	14,1%	11,9%	14,2%	14,6%
61	AANKOOP VAN VOERTUIGEN	1.635,41	791,75	1.803,69	1.621,36	5,2%	2,7%	5,5%	5,3%
62	VERBRUIKSUITGAVEN VOOR VOERTUIGEN	1.938,59	1.568,79	1.989,82	1.972,01	6,1%	5,3%	6,1%	6,5%
63	VERVOERDIENSTEN	203,18	365,75	190,44	171,30	0,6%	1,2%	0,6%	0,6%
64	POST EN TELECOMMUNICATIE	674,07	762,14	658,43	672,16	2,1%	2,6%	2,0%	2,2%
7	CULTUUR, ONTSPANNING, ONDERWIJS	2.527,80	2.202,43	2.680,77	2.367,63	8,0%	7,5%	8,2%	7,8%
8	ANDERE GOEDEREN EN DIENSTEN	5.082,64	4.867,33	5.359,17	4.668,68	16,1%	16,5%	16,4%	15,4%

Tabel 40 Huishoudbudgetonderzoek, 2001

Bron : Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie)

Verdeling per gewest		Gemiddelde uitgaven per huishouden en per jaar in EURO			
Code	Benaming	België	Brussels H. G.	Vlaams Gewest	Waals Gewest
61	AANKOOP VAN VOERTUIGEN	1.635,41	791,75	1.803,69	1.621,36
6101	Aankoop van auto's	1.538,07	760,67	1.673,00	1.560,47
6102	Aankoop van tweewielers	97,35	31,08	130,69	60,89
62	VERBRUIKSUITGAVEN VOOR VOERTUIGEN	1.938,59	1.568,79	1.989,82	1.972,01
6211	Wisselstukken en herstellingen	73,16	38,22	65,72	97,89
6221	Brandstof	830,40	543,50	812,86	956,96
6222	Smeermiddelen en antivries	4,81	2,94	5,19	4,76
6231	Onderhoud en herstellingen (stukken inbegrepen)	412,89	216,13	421,63	463,20
6241	Huur van garages of voertuigen	405,41	621,45	456,55	243,47
6242	Andere kosten en verkeersbelasting	211,93	146,55	227,88	205,73
63	VERVOERDIENSTEN	203,18	365,75	190,44	171,30
6301	Treinvervoer	76,46	90,08	72,02	79,71
6302	Streekvervoer (autobussen)	25,81	12,44	23,19	34,87
6303	Stadsvervoer (tram, bus, metro)	17,69	109,45	7,62	4,76
6304	Andere vervoerdiensten	71,21	134,08	78,32	37,74
6305	Diverse kosten	1,54	4,18	1,36	0,97
6309	Vervoer per bus z.o.	10,47	15,51	7,92	13,26

Tabel 41 Huishoudbudgetonderzoek, uitgaven m.b.t. vervoer , 2001

Bron : Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie)

Huishoudbudgetonderzoek 2006		Gemiddelde uitgaven per huishouden en per jaar in EURO (gemiddeld 2,5 personen)				% verdeling van uitgaven per huishouden en per jaar in EURO (gemiddeld 2,5 personen)			
Code	Benaming	België	Brussels H G	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België	Brussel H. G.	Vlaams Gewest	Waals Gewest
0	TOTALE CONSUMPTIE	31.548,37	29.427,22	32.672,45 €	30.321,48 €	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
1	VOEDING, DRANKEN, TABAK	5.038,88	4.407,00	5.184,71 €	4.998,71 €	16,0%	15,0%	15,9%	16,5%
2	KLEDING, SCHOEISEL	1.413,52	1.238,70	1.588,02 €	1.171,54 €	4,5%	4,2%	4,9%	3,9%
3	WOONADRES OF TWEDE WONING	7.879,43	8.065,42	8.011,32 €	7.590,41 €	25,0%	27,4%	24,5%	25,0%
4	MEUBELN, HUISHOUDTOESTELLEN	1.931,28	1.899,27	1.957,86 €	1.896,22 €	6,1%	6,5%	6,0%	6,3%
5	GEZONDHEID	1.571,01	1.368,32	1.645,14 €	1.511,04 €	5,0%	4,6%	5,0%	5,0%
6	VERVOER EN COMMUNICATIE	5.022,12	4.204,32	5.040,39 €	5.263,49 €	15,9%	14,3%	15,4%	17,4%
61	AANKOOP VAN VOERTUIGEN	1.606,89	1.113,05	1.544,91 €	1.878,28 €	5,1%	3,8%	4,7%	6,2%
62	VERBRUIKSUITGAVEN VOOR VOERTUIGEN	2.308,78	1.755,07	2.435,95 €	2.274,63 €	7,3%	6,0%	7,5%	7,5%
63	VERVOERDIENSTEN	204,49	404,42	169,58 €	197,90 €	0,6%	1,4%	0,5%	0,7%
64	POST EN TELECOMMUNICATIE	901,96	931,78	889,95 €	912,69 €	2,9%	3,2%	2,7%	3,0%
7	CULTUUR, ONTSPANNING, ONDERWIJS	2.568,81	2.509,88	2.655,68 €	2.438,99 €	8,1%	8,5%	8,1%	8,0%
8	ANDERE GOEDEREN EN DIENSTEN	6.123,30	5.734,32	6.589,33 €	5.451,08 €	19,4%	19,5%	20,2%	18,0%

Tabel 42 Huishoudbudgetonderzoek, 2006

Bron : Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie)

Verdeling per gewest		Gemiddelde uitgaven per huishouden en per jaar in EURO			
Code	Benaming	België	Brussels H. G.	Vlaams Gewest	Waals Gewest
61	AANKOOP VAN VOERTUIGEN	1.606,89	1.113,05	1.544,91	1.878,28
6101	Aankoop van auto's	1.515,16	1.097,26	1.433,05	1.795,86
6102	Aankoop van tweewielers	91,73	15,79	111,86	82,42
62	VERBRUIKSUITGAVEN VOOR VOERTUIGEN	2.308,78	1.755,07	2.435,95	2.274,63
6211	Wisselstukken en herstellingen	118,94	97,07	118,84	126,40
6221	Brandstof	1.031,75	705,49	1.031,09	1.141,70
6222	Smeermiddelen en antivries	4,10	3,40	3,10	6,06
6231	Onderhoud en herstellingen (stukken inbegrepen)	418,18	297,89	475,18	360,23
6241	Huur van garages of voertuigen	487,37	506,64	529,37	408,67
6242	Andere kosten en verkeersbelasting	248,44	144,58	278,37	231,57
63	VERVOERDIENSTEN	204,49	404,42	169,58	197,90
6301	Treinvervoer	81,01	115,86	77,98	74,62
6302	Streekvervoer (autobussen)	19,76	24,66	16,61	23,55
6303	Stadsvervoer (tram, bus, metro)	22,51	132,76	6,22	13,78
6304	Andere vervoerdiensten	63,61	102,00	62,57	52,59
6305	Diverse kosten	1,33	5,60	1,11	0,31
6309	Vervoer per bus z.o.	16,27	23,55	5,10	33,05

Tabel 43 Huishoudbudgetonderzoek, uitgaven m.b.t. vervoer, 2006

Bron : Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie)

1 FIETSINFRASTRUCTUUR

De informatie over het fietsnetwerk zit verspreid over de verschillende overheden. De gegevens zijn een momentopname waardoor ze bij gebrek aan update snel kunnen verouderen.

Data zijn beschikbaar in digitale of analoge vorm, als Gis-, excell- of word-bestand.

Er werden tot op heden geen afspraken gemaakt met de indeling van het lokaal fietsroutenetwerk.

Er is geen link met het wegennetwerk of de wegencategorisering. Deze link is noodzakelijk voor de evaluatie van de kwaliteit van het fietsroutenetwerk. De vorm van een fietspad wordt bepaald door de categorie, de intensiteiten en de snelheden van een weg. Zo wordt er langs een secundaire vrijliggende fietspaden aangelegd, terwijl men bij een lokale weg type 3 meestal uitgaat van menging van verkeerssoorten. Geen fietsinfrastructuur is dus niet noodzakelijk slecht.

Bij zowel de planning, inventarisatie als de evaluatie van het fietsroutenetwerk ligt het accent op de volledigheid van het netwerk en te weinig op de samenhang van dit netwerk. Nochtans is de informatie m.b.t. barrières en dwarsrelaties belangrijk om de kwaliteit van het fietsnetwerk te verbeteren.

2 FIETSBEZIT

Er zijn weinig gegevens beschikbaar over het fietsbezit. We beschikken enkel over de data van de socio-economische enquête van 2001 en de onderzoeken verplaatsingsgedrag Vlaanderen. Op basis van deze gegevens kunnen we een evolutie geven van het fietsbezit in Vlaanderen, Brussel en Wallonië.

Daarnaast zijn er data beschikbaar over het aantal geregistreerde fietsdiefstallen in België, Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Heel veel fietsdiefstallen worden echter niet aangegeven waardoor de data niet betrouwbaar zijn. Deze gegevens zijn vooral bruikbaar voor de politie als middel om problemen m.b.t. fietsdiefstallen in kaart te brengen.

3 FIETSGEBRUIK

M.b.t. het fietsgebruik zijn er veel data beschikbaar. Naar gelang de bron van de gegevens kunnen we onder meer informatie geven m.b.t. de vervoerswijze, de verplaatsingsafstand en het verplaatsingsmotief. De meest recente data komen uit de federale diagnostiek woon-werkverkeer van 2008. Het niveau waarop de data beschikbaar zijn, is zeer verschillend en afhankelijk van de bron van de data.

De gevonden data zijn bruikbaar om evoluties en tendensen van het fietsgebruik weer te geven daarnaast is het mogelijk om regionale verschillen met cijfers te onderbouwen.

4 ECONOMISCHE EVALUATIE VAN HET FIETSGEBRUIK

In dit deel werd de focus gelegd op de uitgaven en inkomsten van de fietsindustrie, overheden en de huishoudens (gebruikers). Er werd een overzicht gegeven van het type van uitgaven en kosten gerelateerd aan de fiets waarna een oplijsting werd gemaakt van de beschikbare cijfers. Vanuit de fietsindustrie zijn er heel wat gegevens (zoals onder meer import, export, productie, tewerkstelling en verkoop van fietsen) beschikbaar en is het mogelijk om een evolutie door de jaren heen te geven. Wanneer we ons focussen op de uitgaven van de overheid stellen we vast dat het onmogelijk is om een overzicht te geven aangezien de fietsgerelateerde investeringen, studies en subsidies heel vaak deel uitmaken van een groter geheel. Dit geldt ook voor de uitgaven op het niveau van de huishoudens.