

DE BINNENBAND

Fietsen in Brussel



Oude graanmarkt
van 10u tot 16u

24 MEI 1992

Inlichtingen:
02 / 649 52 27

COLLECTIE

Van 't Greun Veloske tot Fietsersbond

25 jaar fietsactivisme in Brussel

Gert Van Overstraeten, archivaris, Amsab-ISG

De Fietsersbond vierde in 2015 zijn twintigste verjaardag, een mooie gelegenheid om de archieven van de fietsersbeweging onder de aandacht te brengen. Door de jaren heen werden ze bij Amsab-ISG in bewaring gegeven. Vorig jaar schetsten we de historiek van de fietsersbeweging in Antwerpen, tot en met de oprichting van de gezamenlijke Fietsersbond.¹ Maar dit verhaal heeft nog een staartje. De Nederlandstalige Brusselaars in onze door een verkeersindigestie geteisterde hoofdstad hielden immers vast aan hun eigen onafhankelijke fietsvereniging. Na de oprichting van de Fietsersbond zou het nog meer dan tien jaar duren voor die werkelijk alle Nederlandstalige fietsers vertegenwoordigde. Hoe dat precies in zijn werk ging, leest u hier.

In 1990 vormde zich in Brussel een Nederlandstalig groepje strijdlustige fietsers die vonden dat ze recht hadden op een fietsveilige stad. Allerm minst vanzelfsprekend in een regio waar fietsers beschouwd werden als een rareiteit. Slechts 1,2 procent van de Brusselaars gebruikte de fiets om naar zijn werk te gaan, terwijl dit in andere steden kon oplopen tot 10 of zelfs 20 procent. Niet verwonderlijk in een stad waar

Affiche met de aankondiging van het fietsevenement Binnenband, georganiseerd door 't Greun Veloske, 24 mei 1992. (Amsab-ISG, Gent)



de verkeersdrukte werd ervaren als gevaarlijk en ongezond en waar het woord 'fietsangst' op veel lippen lag. Toch is het geen toeval dat de fietsersvereniging in 1990 ontstond. Een jaar eerder had het Brussels Gewest bij de eerste gewestraadsverkiezingen een duidelijke vorm van zelfbeheer gekregen. Dit maakte dat het doel dat de groep zich stelde – het bevorderen van het fietsgebruik in Brussel en het behartigen van de belangen van de fietsers – misschien haalbaar zou worden.

't Greun Veloske, zoals de fietsvereniging gedoopt werd, wilde vooral een drukingsgroep zijn. De huisstijl van de groep was vriendelijk en ludiek. Kritiek werd met Brusselse 'zwanen' en in het lokale dialect – zoals ook blijkt uit de naamkeuze – geuit. Om het fietsbeleid onder de aandacht te brengen, gaf 't Greun Veloske persberichten en het tijdschriftje M2 (verkeersbord dat fietsen in verboden richting mogelijk maakt) uit en maakte het gebruik van enquêtes en manifestaties. Zo werkte de vereniging zich voor de eerste maal in de kijker met de organisatie van de Binnenband/Re-cyclons à Bruxelles in 1991. Inspiratie vonden de initiatiefnemers bij de Gordel, die in die tijd populair was. Met hun 'concurrerende' evenement wilden ze vooral aantonen dat fietsen in Brussel wel kan, en nog plezierig is ook. Tijdens een fietstocht langs de negentien gemeentehuizen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd aan elk gemeentebestuur een eisenpakket overhandigd. In plaats van de verwachte driehonderd fietsers daagden er bij deze eerste editie al dubbel zoveel op. Het jaar erna waren het er al meer dan duizend!

Het fietsevenement werd mee georganiseerd door onder meer de Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ). Deze Franstalige tegenhanger van 't Greun Veloske – in de eerste plaats een ledenvereniging opgericht in de tweede helft van de jaren 1970 – was actief in Brussel en Wallonië. Dat beide verenigingen de krachten zouden bundelen was vrij vanzelfsprekend in de Brusselse context. Naast de organisatie van een groot evenement als de Binnenband, stuurden ze ook samen persberichten de wereld in en voerden ze kleinere acties.

Het succes van De Binnenband was niet enkel te meten aan de grote opkomst, maar ook aan de medewerking van de staatssecretaris voor Energie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vooral van de Vlaamse Gemeenschapscommissie en, vanaf de tweede editie, ook van de minister van Openbare Werken en Openbaar Vervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die een 'actieprogramma voor de fietsers' lanceerde. Dat omvatte onder meer: een studie en de aanzet van een fietsroutenetwerk, de inrichting van fietsenstallingen en een opleiding van de administratie om de fiets in de stad te gebruiken, in samenwerking met 't Greun Veloske en GRACQ.

De Binnenband werd echter veel te groot-schalig voor een handvol vrijwilligers. Daarom werd de organisatie overgedragen aan het onder meer voor dit doel opgerichte Pro Velo², een tweetalige organisatie die sensibiliserende fietsacties op touw zette, het gebruik van de fiets in Brussel promootte en beleidsadvies verleende.

't Greun Veloske en GRACQ stonden er dus niet alleen voor. Beide organisaties waren

onder meer vertegenwoordigd in de in 1992 door de stad Brussel in het leven geroepen Fietsoverlegcommissie. In de jaren erna namen ze ook deel aan commissies van steeds meer gemeenten. En met hun deelname aan de werkgroep Verkeer van de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), de Brusselse Nederlandstalige zusterorganisatie van de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen, konden ze indirect druk uitoefenen op het beleid.

Ondertussen hielden ze contact met fietsactiegroepen uit Antwerpen, Gent, Leuven en Brugge in het Fietsoverleg Vlaanderen. Dit fietsoverleg was eerder vrijblijvend. Maar dat zagen de actievoerders van 't Greun Veloske niet als een bezwaar. Toch kwam uiteindelijk vanuit deze fietsactiegroepen het initiatief om een meer gestructureerde fietsersbond op te richten. De Fietsersbond ging officieel van start op 14 mei 1995, op de jaarlijkse manifestatie van Fietskampagne in Antwerpen, waaraan dertigduizend fietsers deelnamen! 't Greun Veloske ondersteunde het initiatief en werd de Brusselse afdeling van de Fietsersbond. Om het 'soortelijk gewicht' van de organisatie te verhogen, werd het ledenbestand gecentraliseerd bij het algemeen secretariaat in Antwerpen, en de mogelijkheid om enkel lid te zijn van 't Greun Veloske werd afgeschaft. Toch bleef de toetreding tot de Fietsersbond beperkt: 't Greun Veloske behield zijn eigen naam en bleef een aparte vzw, met een eigen nieuwsbrief en een eigen vertegenwoordiger in de Fietsersbond. Dat amper een maand na de oprichting het vijfde Internationaal Colloquium over Mobiliteit volledig in het teken van de fiets stond, werd als een goed teken ervaren.

Eind jaren 1990 evolueerde 't Greun Veloske



meer en meer naar een lobbygroep die achter de schermen werkte, terwijl Pro Velo en de organisatie PlaceOvelo met respectievelijk de fietsmanifestatie Dring Dring en de maandelijkse Critical Mass erg veel aandacht trokken. Dat leverde steeds meer spanningen op bij de mensen van 't Greun Veloske. Ook al omdat die acties voortborduurden op initiatieven die door hen waren opgestart. De organisatie kreeg het gevoel dat ze geïsoleerd raakte van de basis. Daarnaast draaide een klein aantal activisten op voor de vele interne en externe vergaderingen.

Cyclo

Eind 2000 kreeg 't Greun Veloske, door de fusie met het Brusselse fietsatelier Cyclo, een tweede adem. De nieuwe organisatie kreeg de naam Cyclo-Brusselse afdeling van de Fietsersbond. Pas op dat moment werd expliciet in de nieuwe statuten opgenomen dat de nieuwe organisatie de Fietsersbond in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertegenwoordigde. Cyclo, een tewerkstellingsproject dat opleidingen gaf tot fietshersteller, verkocht en verhuurde vooral tweedehandsfietsen. Dat gebeurde in een groot pand met een opvallende vitrine in hartje Brussel, wat de zichtbaarheid ten goede kwam. De samenwerking was evenwel geen lang leven beschoren. In 2003 stapte Cyclo uit de organisatie. Die ging voortaan als Fietsersbond Brussel door het leven.

Fietsersbond Brussel

Na het Cyclo-avontuur nam de nieuwe Fietsersbond Brussel een vliegende start. Er werd een heus secretariaat uitgebouwd in het Fietsers-

huis te Elsene. Dat bestond al sinds 1999 en huisvestte ook GRACQ, Pro Velo, PlaceOvelo en de European Union Cyclists Group. Voor de eerste maal kon een beroep gedaan worden op (twee halftijdse) betaalde werkkrachten. Ook werd een website gelanceerd en werd naast *M2*, de papieren nieuwsbrief, de elektronische nieuwsbrief *Geknipt* verspreid.

Nu de kantoorruimtes gedeeld werden met aanverwante organisaties, werd samenwerken een stuk makkelijker, zeker met GRACQ. Daarnaast werkte de Fietsersbond Brussel ook samen met heel wat andere groepen, zoals de fietswerkgroep van de Vrije Universiteit Brussel (VUB), BRAL, Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Cyclo en natuurlijk ook met de Fietsersbond. Het aantal straatacties, fietstochten, fiets-educatieve projecten, publicaties en pers- en infomomenten nam zienderogen toe, mee ondersteund door het toenemende aantal leden³ en door nieuw opgerichte lokale afdelingen⁴. Deze plaatselijke afdelingen maakten het mogelijk om de fietsersbelangen op lokaal niveau beter te verdedigen en om lokale problemen op te volgen en aan te kaarten in onder meer de gemeentelijke fietscommissies. Tegelijkertijd ondersteunden de Fietsersbond Brussel en zijn lokale afdelingen de buurtgebonden fietswerking. Ze begeleidden – al dan niet aangesloten – actieve fietsers en buurtbewoners bij het opvolgen van openbare onderzoeken en mobiliteitsplannen en ze waren vertegenwoordigd in verschillende gemeenschapscentra, die zich mee inzetten bij de verschillende fietsmanifestaties en -activiteiten.

Zo organiseerden ze opnieuw een Binnenband/Brucyclons naar aanleiding van de Week





van de Zachte Weggebruiker in 2004 en het fietsfeest Dring Dring. Het uitgangspunt was 'een fietstocht vanuit de gemeenschapscentra'. Na de organisatie van een tweede editie het jaar erna werd zelfs besloten om in 2007 de massafietstocht BicyCity op poten te zetten. Daarnaast werkten ze mee aan de Week van de Vervoering met de autoloze zondag, de European Car Free Day, de jaarlijkse grensoverschrijdende fietstocht Dynamobile ...

Deze opvallende dynamiek liep parallel met de stijgende aandacht voor en het groeiende aantal fietsers in het Brussels Gewest. In 2005 bleek dat aantal met 50 procent gestegen ten opzichte van het jaar ervoor. Maar ook eerder was al een gestage groei van zo'n 20 procent per jaar opgetekend. Fietsers waren nog altijd niet massaal aanwezig in het straatbeeld. Maar toch was er duidelijk sprake van een kantelmoment, dat gepaard ging met een mentaliteitsverandering rond mobiliteit. De Koepel Milieu en Mobiliteit (Komimo) vatte dit als volgt samen naar aanleiding van de Week van de Zachte Weggebruiker in 2005: 'Waar de auto tien jaar geleden nog aan de top van de mobiliteitspiramide stond, spreken we nu in beleidsnota's en regeerakkoorden over het STOP-principe; eerst Stappers, dan Trappers, vervolgens Openbaar vervoer en tenslotte Particulier autogebruik.'

Ook de politieke besluitvorming in het Gewest speelde in op deze trend. Vooral het 'Totaalplan Fiets voor Brussel 2005-2009' van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken was van groot belang. Hij wilde tegen 2009 van Brussel een fietsstad maken. In de aanloop naar de lancering van het plan zetten de Brusselse

fietsorganisaties een grootse enquête op en organiseerden ze een forum. Na verloop van tijd gingen ze ook zelf actief participeren in het Plan. Eind 2005 werd, zoals voorzien, een voormalig medewerker van Pro Velo aangesteld als fietsmanager voor het Brussels Gewest.

Met zijn poging om het tweejaarlijkse Europese fietscongres van de European Cyclists Federation Velo-city in 2009 in Brussel te laten doorgaan, ging de minister nog een stap verder. De Fietsersbond en GRACQ schaalden zich achter het idee en lobbyden actief voor de kandidatuur. Dit was een niet te missen kans en een enorme uitdaging, want met het fietscongres kreeg ook het fietsbeleid in de organiserende stad een extra impuls. Bovendien hadden leden van de Fietsersbond Brussel al enkele keren de Velo-city-conferenties en andere internationale fietsevenementen bijgewoond.⁵ De poging van de minister had succes. Bij de inhuldigingsplechtigheid van de nieuwe kantoren van de European Cyclists' Federation (ECF) in Brussel in november 2006 werd de organisatie van Velo-city 2009 officieel aan Brussel toegekend.

Naast het 'Totaalplan' bestonden er op gewestelijk niveau allerlei advies- en participatieraden, werkgroepen en commissies, zoals de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Commissie Fiets van het Brussels Gewest enz., die in overleg met de vertegenwoordigers van de fietsersbeweging voorstellen formuleerden ter verbetering van de mobiliteit in en rond Brussel. Om de druk op de ketel te houden, grepen de fietsersbewegingen ook verkiezingen op gemeentelijk en gewestelijk niveau aan om enquêtes te houden bij politici en partijen, met memoranda naar buiten te treden en actie

Oproep (in het Brussels dialect) om lid te worden, van 't Greun Veloske. (Amsab-ISG, Gent)

'T GREUN VELOSKE.

Iest 't Greun Veloske prezanteire. Ge goit ons mas-scheen ni geluve, mo w'emmen een sosjetaait geformeid van allemoe slumme meense dei vinne dat er wa mier ve-los in Brussel zoon meige raaië.

Takout, vi 't moment zul d' er in 't stad zeiker ni te vuil zeen dei mē eile velo akrobat speile tusse de sirkuloese. Mo - gef too - der mankeit toch 't ien en 't ander oen dei sirkuloese.

Moesten er wa mier velos raaien, dēn zoon er oek wa mier ketsjes mē gooi gezonte kokskes rondlupe. Mo wee reskei van op twie wiltsjes in dei sirk mei te goen speile? As g'er tusse zit zaai 'j gelaik nen ond in e keigelspel!

Seg, we zaain ni op onze kop gevallen en blaaive boen-ke, zenne. Da kan ni blaaive deuren, ne wo. Mo waaile van 't Greun Veloske kunnen oen dei situoese e famuis stukske verandere. O da we da goen doon? Da's sumpel: gewuun mier velos de stroet op kraaige dui te

- vechte vi mier sekuritaait vi de sikliste;
- parlamanteire vi mier konfōr vi de sikliste;
- zerge dat er af en too e seriuis pakske sikliste eilen in groep kommen amezeire tot in 't putteke van de stad.

As ge na gienen boekal zeur bolle zaait, dēn schit in aan zak en mōkt a nog vandoeg maanber van 't Greun Veloske. Ge goit et aaië ni bekloege!

-----hee-afснаaie-----

'T GREUN VELOSKE
BLIJDSCHAPSSTRAAT 107
1070 BRUSSEL

12

te voeren. En met succes! Zo bleek na de actie Kies Fiets! bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2006. Veertig leden van de apolitieke fietsersbeweging hadden zich kandidaat gesteld voor verschillende partijen, en onder de Nederlandstalige verkozenen bevonden zich vijftien leden van de Fietsersbond Brussel.

Naast de politiek richtte de fietsersbeweging haar pijlen ook op andere belangrijke stake-

holders die van tel konden zijn in het mobiliteitsdebat. Daarbij hadden ze de veranderende tijdsgeest mee. Zo werd bijvoorbeeld voor de toegankelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor fietsers medio jaren 2000 constructief samengewerkt met de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), terwijl deze bij de oprichting van 't Greun Veloske begin jaren 1990 de fiets nog beschouwde als 'een gevaarlijk voorwerp'.



Leden van de Fietzersbond Brussel voeren actie tegen wildparkeren op fietspaden. (Amsab-ISG, Gent)

Ondanks al deze positieve en hoopvolle signalen bleven er meer dan genoeg problematische dossiers om aandacht vragen: de aanleg van de negentien gewestelijke fietsroutes en het beperkt eenrichtingsverkeer dat fietsers toelaat in twee richtingen te rijden door eenrichtingsstraten. Beide dossiers bleven maar aanslepen, onder meer door personeelsgebrek bij de Brusselse administratie, budgettaire beperkingen en de onwil van een aantal gemeenten. Daarnaast moesten ook de invoering van de 'zone 30' en de heraanleg van de centrale lanen in het centrum nauwgezet worden opgevolgd. En een aangepaste fietsinfrastructuur, zoals stallingen en fietsvoorsorteerstroken bij verkeerslichten, bleef veel aandacht opeisen. Ook bij de projecten die werden uitgetekend door de federale overheid, werd dikwijls weinig of geen rekening gehouden met fietsers. Een van de grootste problemen bleef de niet-aflatende zoektocht naar structurele subsidies, die keer op keer geweigerd werden. Omdat zijn werking afhankelijk was van projectsubsidies, verkeerde de Fietzersbond Brussel daardoor voortdurend in een onzekere situatie.

Fietzersbond

Cynisch genoeg werd uiteindelijk het succes van de Brusselse fietsersvereniging zijn grootste probleem. Na de organisatie van de massafietstocht BicyCity in 2007 stelde men vast dat de draagkracht van de vereniging, zowel organisatorisch als financieel, niet langer houdbaar was, een allesbehalve opwekkend vooruitzicht met de organisatie van Velo-city 2009 in het verschiet. Het besef groeide dan ook dat een volledige eenwording met de Fietzersbond de beste optie was om uit deze problematische situatie te geraken en dat die zelfs voordelig kon uitdraaien, zowel qua schaalgrootte als draagkracht. De werking van beide organisaties kende immers alsmaar meer raakpunten: jaarthema, acties, campagnes, algemene werking ... Toch was er aanvankelijk heel wat weerstand tegen een eengemaakte structuur. Veel leden en betrokkenen waren veel meer gewonnen voor een gewestelijke samenwerking met GRACQ.

Daarom werd bij de besprekingen met de Fietzersbond voor de Brusselaars een aantal garanties ingebouwd. De onafhankelijke werking bleef gegarandeerd door de aanwerving van een deeltijdse werkkraacht voor Brussel,

die als standplaats ook effectief Brussel had. Daarnaast werd in de nieuwe statuten expliciet vermeld dat er een gegarandeerde gewestelijke vertegenwoordiging in de raad van bestuur moest zetelen, die toen al voor 50 procent uit Brusselaars bestond. Een bijkomende garantie, die twijfelaars over de streep kon trekken, was het begin 2008 opgerichte Brussels Fietsplatform, waartoe alle Brusselse afdelingen van de Fietzersbond waren toegetreden, samen met alle andere Brusselse fietsorganisaties.

Uiteindelijk werd de ontbinding van de vereniging goedgekeurd op de Algemene Vergadering van 10 april 2008 met de vereiste 80 procent van de stemmen. Hiermee ontstond, dertien jaar na de oprichting van de Fietzersbond, één organisatie die alle Nederlandstalige fietsers in Vlaanderen en Brussel vertegenwoordigde.

Eind 2012 verhuisde het nationaal secretariaat van Antwerpen naar Brussel. Daar werd samen met de Brusselse werkkraacht, die tot dan had gewerkt in het Fietzershuis, een nieuw kantoor betrokken.

Het archief

Naar aanleiding van de verhuizing van Antwerpen naar Brussel werd al het oud archief van het secretariaat dat niet meer gebruikt werd, overgedragen aan Amsab-ISG. Daarbij werd ook al het oud archief van de Fietzersbond Brussel meegegeven. Dat hierbij gekozen werd voor Amsab-ISG, is trouwens geen toeval; in het verleden werd al meermaals archief van het nationaal secretariaat in bewaring gegeven bij Amsab-ISG.

Het archief van de voorlopers van de Fietzersbond Brussel is verre van volledig. Dit is niet zo verwonderlijk gezien het veelal over andere mensen, op andere locaties, in een verderaf gelegen periode gaat. Dat er zich tussen het materiaal toch nog archief van 't Greun Veloske bevond, is een gelukkig toeval. Eén doos, met boekhoudkundige stukken uit de periode 1991-2000, bleef al die jaren bewaard bij de

Fietzersbond Brussel. Het is jammer genoeg niet zo veel, maar in die doos vonden we een aantal interessante stukken in verband met de werking terug. Voor de daaropvolgende Cycloperiode geldt hetzelfde verhaal, met slechts één ringmap van de toenmalige voorzitter die een inkijk geeft in de beginperiode 2000-2001.

Van de werking van Fietzersbond Brussel is dan weer heel wat meer archiefmateriaal bewaard gebleven, en de activiteiten tijdens deze periode zijn dan ook veel beter gedocumenteerd en te volgen. Globaal genomen kan dan toch gesteld worden dat het archief in zijn geheel, met een volume van zeven archiefdozen, vele hiaten vertoont, maar toch een mooi beeld geeft van het wel en wee van de Brusselse fietsactivisten voor de periode 1990-2008.

De inventaris van het archief is raadpleegbaar via de onlinecatalogus van Amsab-ISG.

Dit artikel is gebaseerd op informatie uit het archief zelf.

Met dank aan Piet Slosse en Agnes Loonis voor de bemerkings en aanvullingen. Beiden zijn van bij de oprichting van 't Greun Veloske actief betrokken bij het Brusselse fietsactivisme.

- 1 Gert VAN OVERSTRAETEN, De fietser is niet eenzaam: archieven van de fietsersbeweging te Antwerpen. In: *Brood & Rozen*, 20(2015)1, pp. 56-67.
- 2 Pro Velo bleef de fietstocht jaarlijks organiseren tot in 1997, vanaf 1995 als onderdeel van het Brusselse fietsfeest Dring Dring.
- 3 In 2004 telde de Fietzersbond Brussel ongeveer 250 leden, in 2005 een 300-tal en in 2006 waren het er al 333. De meerderheid had een gezinslidmaatschap, wat het totaal op 500 tot 600 bracht.
- 4 In 2003 waren er twee lokale afdelingen, in 2004 vier en in 2005-2006 waren het er vijf.
- 5 Leden van het voormalige 't Greun Veloske waren onder meer in 1991 aanwezig in Milaan, in 1992 in Montreal (Vélo Mondial), in 1993 in Nottingham en in 1995 in Bazel.