

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2011-2012

23 DECEMBER 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

teneinde fietsdiefstal aan te pakken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(ingediend door de heer Jef VAN DAMME (N))

Toelichting

De fiets is het meest snelle, gezonde en aangename vervoersmiddel in de stad. In vergelijking met de auto is de fiets goedkoper en milieuvriendelijker, stimuleert de fiets sociaal contact en wordt er minder openbare ruimte ingenomen. Ook in Brussel is dat zo. En ook de Brusselaar heeft dit begrepen. Volgens de tellingen van het Fietsobservatorium stijgt het aantal fietsers nu al voor de twaalfde keer op rij, aan een gemiddelde van 13 pct per jaar. Vorig jaar (2010) steeg het aantal fietsers zelfs met zestien pct.

Hoewel er een fietsrevolutie in Brussel plaatsvindt, is Brussel vaak nog onaangenaam voor de fietser. Eén van de oorzaken is het gebrek aan preventie en opvolging van fietsdiefstal. Dat is de focus van de voorstellen in deze tekst: hoe kunnen we fietsdiefstal aanpakken in Brussel.

Ten eerste toont de recentste BYPAD-audit aan dat het fietsbeleid in Brussel stagneert wat betreft aangepaste fietsinfrastructuur zoals fietsstallingen en complementaire maatregelen zoals het operationaliseren van het gewestelijk Parkeeragentschap. Ten tweede wordt de fietsveiligheid in grote mate beïnvloed door het aantal fietsdiefstallen. In 2008 werden er maandelijks 124 fietsdiefstallen gemeld, in 2010 waren dat er al 202. In werkelijkheid worden er tussen de 5.000 (schatting Gracq 10/05/2011) en 10.000 fietsen (schatting lokale en federale politie) per jaar gestolen of 26 per dag. Slechts een fractie van de fietsdiefstallen wordt aangegeven. Tot slot zouden 1 op 4 fietsers stoppen met fietsen na een fietsdiefstal (Davies, Emmerson and Gardner, 1998), terwijl potentiële fietsers erdoor worden afgeschrikt.

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2011-2012

23 DÉCEMBRE 2011

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à lutter contre le vol de vélos en Région de Bruxelles-Capitale

(déposée par M. Jef VAN DAMME (N))

Développements

Le vélo est le moyen le plus rapide, le plus sain et le plus agréable de se déplacer en ville. Si on le compare à la voiture, le vélo est meilleur marché et plus respectueux de l'environnement, il stimule les contacts sociaux et occupe moins d'espace public. C'est également le cas à Bruxelles, et le Bruxellois aussi l'a compris. En effet, actuellement, d'après les chiffres de l'Observatoire du vélo, le nombre de cyclistes augmente pour la douzième année consécutive, de 13 % en moyenne par an. L'an dernier (2010), le nombre de cyclistes a même grimpé de 16 %.

Bien que Bruxelles connaisse une révolution cycliste, les désagréments pour le cycliste y sont encore fréquents. Ils s'expliquent notamment par l'absence de prévention et de suivi du vol de vélos. Tel est l'objet des propositions avancées dans le présent texte : comment lutter contre le vol de vélos à Bruxelles.

Tout d'abord, le dernier audit BYPAD révèle que la politique vélo à Bruxelles stagne dans le domaine des infrastructures cyclables adaptées telles que les parkings vélos et des mesures complémentaires comme l'opérationnalisation de l'Agence régionale du stationnement. Ensuite, la sécurité des cyclistes est largement influencée par le nombre de vols de vélos. En 2008, 124 vols ont été signalés chaque mois ; en 2010, on en dénombrait déjà 202. En réalité, on vole entre 5.000 (estimation du Gracq au 10/05/2011) et 10.000 vélos (estimation de la police locale et fédérale) par an, soit 26 par jour. Seule une partie des vols de vélos sont déclarés. Enfin, un cycliste sur quatre cesserait de rouler à vélo après un vol (Davies, Emmerson et Gardner, 1998), tandis que la crainte d'un vol dissuade les cyclistes potentiels.

Kortom, fietsdiefstal heeft een negatieve impact op het fietsbeleid, het veiligheidsgevoel en het fietsen in de stad op een moment dat het stijgend fietsgebruik een fundamentele verandering vraagt in de aanpak van fietsdiefstal. Een gerichte aanpak is de beste promotie voor fietsen in de stad, beter nog dan de bestaande campagnes die vooral de reeds overtuigde fietser bereiken. Door te voorzien in een kettinaanpak, in de nodige infrastructuur en de inzet van politie, handelaars en verenigingen kan het aantal diefstallen stagneren en zelfs dalen op een moment dat meer Brusselaars de fiets nemen.

Maar wie vandaag slachtoffer wordt van fietsdiefstal in Brussel wordt niet ondersteund door een beleid en wordt al te gemakkelijk aan zijn lot overgelaten. Dit begint al voordat het misdrijf plaatsvindt. Er bestaan geen brede markeercampagnes, fietsen worden niet automatisch geregistreerd en veilige fietsstallingen ontbreken aan belangrijke mobiliteitsknooppunten. Als je fiets wordt gestolen vraagt de politie het slachtoffer een papier in te vullen met kenmerken van de fiets, de eigenaar en de diefstal. Op geen enkel ogenblik bestaat de indruk dat de politie deze diefstal actief zal opvolgen en de dader zal opsporen. Het gevoel van straffeloosheid dat hierdoor bij de daders kan ontstaan, is terecht. Van de geschatte 10.000 diefstallen in 2009 zouden er slechts 5 worden opgehelderd. Tot slot, bestaan er geen brigades die fietsdiefstal prioritair opvolgen, worden fietsdiefstallen geseponoerd en wisselen de Gewesten en de gemeenten onderling geen gegevens uit.

Hoewel het tweede Fietsplan een heel aantal fietsdiefstalmaatregelen bevat, laat de uitvoering ervan voorlopig op zich wachten. Bovendien is er nood aan een geïntegreerde ketenaanpak. Preventie is bijvoorbeeld veel sterker als er ook een effectief repressiesysteem bestaat. Er ontbreekt een doelgerichte en gecoördineerde aanpak zoals in Vlaanderen of in onze buurlanden. Zo richtte Nederland het Centrum Fietsdiefstal op om via een Plan van Aanpak te informeren, activeren en ondersteunen. Vlaanderen ontwikkelde een centrale databank (www.gevondenfietsen.be) waarop onder meer het aantal teruggevonden fietsen wordt bijgehouden. Het Britse verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op het 4E-model. Dat model focust met maatregelen op Engineering (Infrastructuur), Encouragement (Promotie), Education (Vorming) en Enforcement (Handhaving). Een specifiek fietsdiefstalplan, het Cycle Security Plan van Transport for London, maakt gebruik van dit model en ging de strijd tegen fietsdiefstal in Londen succesvol aan. Een dergelijk plan ontbreekt nog in Brussel.

De aanpak van fietsdiefstal is de hoeksteen van een duurzaam fietsbeleid. De ambitie moet hoog liggen. Daarom stellen we een halvering van het aantal fietsdiefstallen voorop, van 10.000 naar 5.000 tegen 2014, samen met het principe dat elke gemelde fietsdiefstal een gevolg moet krijgen. Om deze doelstelling te bereiken moeten we snel tewerk gaan. De aanbevelingen die we hieronder formuleren moeten in het eerste semester van 2012 worden opgevolgd.

En bref, le vol de vélos a un impact négatif sur la politique vélo, le sentiment de sécurité et la pratique du vélo en ville à un moment où l'usage croissant du vélo requiert un changement fondamental dans l'approche du vol de vélos. Le meilleur moyen de promouvoir l'utilisation du vélo en ville - meilleur encore que les campagnes existantes, qui touchent essentiellement le cycliste déjà convaincu - réside dans une approche ciblée. Instaurer une approche en chaîne, créer les infrastructures nécessaires et mobiliser la police, les commerçants et les associations permet de stabiliser, voire de réduire le nombre de vols à un moment où davantage de Bruxellois prennent le vélo.

Or, actuellement à Bruxelles, la victime d'un vol de vélo ne peut s'appuyer sur aucune politique. Elle est en outre trop facilement abandonnée à son sort. Cela commence avant même que le délit ne soit commis. Ainsi, il n'y a pas de vastes campagnes de marquage, les vélos ne sont pas enregistrés automatiquement et les nœuds de mobilité importants ne sont pas équipés de parkings vélos sécurisés. Lorsqu'un vélo est volé, la police demande à la victime de remplir un formulaire en indiquant les caractéristiques du vélo, son propriétaire et les circonstances du vol. À aucun moment on n'a l'impression que la police entend donner réellement suite à ce vol et en rechercher l'auteur. Dès lors, le sentiment d'impunité que ressentent les auteurs de ces vols est justifié. Sur les quelque 10.000 vols de vélos commis en 2009, seuls 5 auraient été élucidés. Enfin, il n'y a pas de brigades chargées en priorité des vols de vélos, les vols de vélos sont classés sans suite, et les Régions et communes n'échangent pas de données entre elles.

Bien que le second Plan Vélo comporte un grand nombre de mesures contre le vol de vélos, leur mise en application se fait toujours attendre. Il faut en outre une approche en chaîne intégrée. Ainsi, la prévention est nettement plus efficace si elle s'accompagne d'un système de répression. Nous ne disposons pas d'une approche ciblée et coordonnée comme en Flandre ou dans les pays voisins. Ainsi, les Pays-Bas ont créé le Centrum Fietsdiefstal, chargé d'informer, d'activer et d'apporter un appui à travers un « Plan van Aanpak » (plan d'action). La Flandre a développé une base de données centrale (www.gevondenfietsen.be) qui tient notamment à jour le nombre de vélos retrouvés. La politique de sécurité routière britannique s'appuie sur le modèle des 4 E, dont les mesures sont axées sur les infrastructures (*engineering*), la promotion et la sensibilisation (*encouragement*), l'apprentissage (*education*) et la mise en application (*enforcement*). La lutte engagée contre le vol de vélos à Londres au moyen d'un plan spécifique « vol de vélos » fondé sur ce modèle (le « Cycle Security Plan » de Transport for London) est un succès, alors qu'un tel plan fait toujours défaut à Bruxelles.

L'approche du vol de vélos est la pierre angulaire d'une politique vélo durable. Nous devons être très ambitieux. C'est pourquoi nous nous fixons pour objectif de réduire de moitié le nombre de vols de vélos - de 10.000 à 5.000 d'ici 2014 - et, dans le même temps, de donner suite à chaque vol de vélo signalé. Pour atteindre cet objectif, nous devons nous mettre au travail rapidement. Les recommandations que nous formulons ci-dessous doivent être mises en œuvre au

Verder moeten er kwalitatieve fietsparkeerplaatsen voorzien worden op alle punten waar fietsers vertrekken of aankomen. Een parkeerplaats is voor de automobilist een evidentie. De fietser vraagt niet meer dan dat, maar krijgt dat niet.

Om tot een resultaat te komen moet iedereen betrokken worden. Daarom is er een gerichte en geïntegreerde aanpak nodig die gebaseerd is op het 4E-model van Londen en het eerste en tweede Fietsplan van Brussel. Dit betekent dat op vier niveaus concrete fietsdiefstalmaatregelen moeten worden ingevoerd: handhaving, infrastructuur, sensibilisatie en betrokkenheid. Al deze acties moeten gecoördineerd worden in een Taskforce Fietsdiefstal, met daarin vertegenwoordigers van Mobiel Brussel, van het parket, de zes politiezones, de federale politie, één vertegenwoordiger van de 19 gemeenten en een vertegenwoordiger van het fietsmiddenveld.

Op het eerste niveau, Enforcement of Handhaving, moet het misdrijf fietsdiefstal effectief aangepakt worden. De handhaving betreft alle maatregelen die zorgen voor enerzijds een versterking en toewijding van politie en justitie. Anderzijds is er nood aan een betere opvolging en evaluatie van fietsdiefstallen.

Zo moet er in de Task Force Fietsdiefstal op aangedrongen worden bij het parket om prioriteit te geven aan het vervolgen van fietsdiefstal. Preventie heeft geen enkele zin als er niet meteen ook een stevige stok achter de deur wordt gehouden.

Op politieniveau moet er een verhoogde aandacht uitgaan naar fietsdiefstal, en moet elke politiezone over minstens één fietsbrigade beschikken die van fietsdiefstal een prioriteit maakt. De fietsbrigade is belast met de vernieuwde opvolgingsprocedure en het actief opsporen van (georganiseerde) fietsdiefstal onder meer via zogenaamde "tracker bikes" waarmee een gestolen fiets getraceerd kan worden.

Ten tweede moet een betere procedure uitgewerkt worden opdat fietsdiefstal systematisch opgevolgd zou worden. Dit houdt in: een verbeterde melding, het fotograferen en registreren van gevonden fietsen in een centrale databank, het overbrengen van gevonden fietsen naar een centrale opslagplaats, het koppelen van de kenmerken van gemelde gestolen fietsen aan die van de gevonden fietsen en het contacteren van slachtoffers.

Fietsdiefstal moet ten slotte gemonitord worden in het kader van het (nog niet operationele) Observatorium voor Veiligheid en Misdaadpreventie. Naast het evalueren van de fietsdiefstalmaatregelen, moet de monitoring de gepleegde misdrijven in kaart brengen volgens aangifte, volgens de graad waarin de eigenaar verantwoordelijk kan geacht worden, volgens het tijdstip van diefstal en volgens geografische spreiding. De resultaten worden besproken in de Task Force Fietsdiefstal.

premier semestre 2012.

En outre, il faut prévoir des places de parking vélos de qualité à tous les points de départ ou d'arrivée de cyclistes. Trouver une place de parking est une évidence pour l'automobiliste. Le cycliste ne demande rien de plus, mais ne l'obtient pas.

Pour obtenir un résultat, il convient d'impliquer tout le monde. C'est pourquoi il faut une approche ciblée et intégrée, fondée sur le modèle londonien des 4 E ainsi que le premier et le second Plan Vélo bruxellois. En d'autres termes, il y a lieu de prendre des mesures concrètes contre le vol de vélos sur quatre plans : la mise en application, les infrastructures, la sensibilisation et la participation. Toutes ces actions doivent être coordonnées au sein d'une task force « Vol de vélos » composée de représentants de Bruxelles Mobilité, du parquet, des six zones de police, de la police fédérale, d'un représentant des 19 communes et d'un représentant des associations de cyclistes.

Au premier niveau, celui de la mise en application (*enforcement*), il convient de s'attaquer effectivement au délit que constitue le vol de vélos. D'une part, la mise en application concerne toutes les mesures qui renforcent l'action de la police et de la justice dans ce domaine. D'autre part, il faut un meilleur suivi et une meilleure évaluation des vols de vélos.

Ainsi, la task force « Vol de vélos » se doit d'insister auprès du parquet pour qu'il accorde la priorité aux poursuites contre le vol de vélos. Toute prévention est dénuée de sens si on ne brandit pas également un solide bâton.

Au niveau policier, il y a lieu de porter une attention accrue au vol de vélos. En outre, chaque zone de police doit disposer d'au moins une brigade cycliste qui fasse du vol de vélos une priorité. La brigade cycliste est chargée de la nouvelle procédure de suivi et de la recherche active des auteurs de vol (organisé) de vélos, entre autres au moyen de « tracker bikes » (vélos appâts) permettant de localiser le vélo volé.

Ensuite, il convient d'élaborer une meilleure procédure afin de suivre systématiquement le vol de vélos. Une telle procédure implique une déclaration améliorée, l'enregistrement (assorti d'une photo) des vélos trouvés dans une base de données centrale, le transfert des vélos trouvés vers un dépôt central, le recoupement des caractéristiques des vélos volés signalés avec celles des vélos trouvés et la prise de contact avec les victimes.

Enfin, le vol de vélos doit faire l'objet d'un monitoring dans le cadre de l'Observatoire bruxellois pour la sécurité et la prévention de la criminalité (qui n'est pas encore opérationnel). En plus d'évaluer les mesures contre le vol de vélos, ce monitoring servira à inventorier les délits commis en fonction de leur déclaration, du degré de responsabilité éventuelle du propriétaire du vélo, du moment où le vol a eu lieu et de la répartition géographique des vols. Les résultats de ce monitoring seront examinés au sein de la task force

Het tweede niveau, Engineering of Infrastructuur, betreft de investeringen in de fietsinfrastructuur ter preventie van fietsdiefstal. Zo moeten sterk beveiligde fietsenstallingen aan de belangrijkste openbare vervoerstations gegarandeerd worden: Noord, Centraal, West, Zuid, Luxemburg, Anderlecht, Schaarbeek, Schuman. Aangezien Kopenhagen 50.000 en Londen 66.000 fietsparkeerplaatsen creëren voor 1 miljoen fietsers, dient Brussel voor 300.000 fietsers het quotum van +/- 20.000 plaatsen te halen en deze ook te onderhouden. Deze openbare parkeerplaatsen kunnen gaan van fietsnietjes tot fietsboxen en beveiligde stallingen. Ze moeten geconcentreerd worden langs de Gewestelijke Fietsroutes en in de vijfhoek. Op alle punten waar fietsers vertrekken en aankomen moeten voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Vandaag hebben automobilisten parkeergelegenheden, de fietser moet nu volgen.

Verder moet bij de renovatie van woningen, kantoren, ziekenhuizen, scholen, speelpleinen en parken een verplicht aantal overdekte en beveiligde fietsparkeerplaatsen worden voorzien op basis van het aantal potentiële gebruikers. Vandaag is dit enkel het geval voor nieuwbouw.

Tot slot dient een centrale gewestelijke opslagplaats voor gevonden fietsen opgericht te worden waardoor eigenaars hun gevonden fiets gemakkelijk terugvinden.

Het derde niveau, Encouragement of Sensibilisatie, vraagt om een doelgerichte promotie van veilig fietsgebruik met betrekking tot fietsdiefstalpreventie en een educatief programma inzake fietsdiefstal. Met zo'n programma kan van jongeren af geleerd worden hoe een fiets vergrendeld moet worden, waar en waarom hij gemarkeerd moet worden en hoe diefstal wordt aangegeven. Via preventiecampagnes op autoloze zondagen en Cyclovia, maar ook via de website van Mobiel Brussel moet in de toekomst promomateriaal zoals veilige fietsslots en fietskaarten uitgedeeld worden. De fietssel van Mobiel Brussel moet een good practice-vademecum Fietsdiefstal uitwerken naar analogie van "Fietsparkeur" in Nederland.

Op een vierde niveau, Engagement of Betrokkenheid, moeten alle actoren betrokken worden bij de strijd tegen fietsdiefstal. Fietsverenigingen, privé- en overheidsbedrijven en sociale economie kunnen elk hun steentje bijdragen via sensibilisatie, het markeren van fietsen en het uitvoeren van een plan van aanpak.

Plaatselijke besturen dienen fietsdiefstalmaatregelen op te nemen in hun gemeentelijke mobiliteitsplannen, wijkcomités worden betrokken bij best practices en sensibilisatie, politie en justitie maken een prioriteit van dit misdrijf, het Gewest werkt samen met alle actoren via de Task Force Fietsdiefstal.

« Vol de vélos ».

Le second niveau, celui des infrastructures (*engineering*), concerne les investissements dans les infrastructures qui visent à prévenir le vol de vélos. Ainsi, il y a lieu de garantir la présence de parkings vélos fortement sécurisés aux abords des principales gares des transports en commun (Nord, Central, Ouest, Midi, Luxembourg, Anderlecht, Schaarbeek et Schuman). Dès lors que pour 1 million de cyclistes, Copenhague et Londres créent respectivement 50.000 et 66.000 places de parking vélos, avec ses 300.000 cyclistes, Bruxelles se doit de créer et d'entretenir environ 20.000 places. Ces places de parking vélos publiques peuvent aller de l'arceau au parking sécurisé en passant par le box. Elles doivent être concentrées le long des itinéraires cyclables régionaux et dans le pentagone. À tous les points de départ et d'arrivée de cyclistes, des équipements de stationnement pour vélos doivent être présents en quantité suffisante. Les automobilistes ont leurs parkings, c'est à présent au tour des cyclistes.

En outre, lors de la rénovation de logements, bureaux, hôpitaux, écoles, plaines de jeux et parcs, il convient de prévoir un nombre obligatoire de places couvertes et sécurisées de parking vélos en fonction du nombre d'usagers potentiels. Actuellement, cette mesure ne vaut que pour les nouvelles constructions.

Enfin, il convient de créer un dépôt central régional pour les vélos trouvés afin que les propriétaires retrouvent facilement leur vélo.

Le troisième niveau, la sensibilisation (*encouragement*), appelle une promotion ciblée de la pratique sans risque du vélo en ce qui concerne la prévention du vol ainsi qu'un programme de formation relatif au vol de vélos. Un tel programme permet d'apprendre dès le plus jeune âge comment cadenasser un vélo, où et pourquoi il faut faire marquer son vélo et comment signaler un vol. À l'avenir, il convient de distribuer du matériel de promotion, tel que cadenas antivol et cartes vélo, dans le cadre des campagnes de prévention organisées lors des dimanches sans voiture et de Cyclovia, mais aussi via le site internet de Bruxelles Mobilité. À l'instar de FietsParKeur (Pays-Bas), la cellule Vélo de Bruxelles Mobilité devra rédiger un vade-mecum de bonnes pratiques.

À un quatrième niveau, celui de la participation (*engagement*), il faut associer tous les acteurs concernés par la lutte contre le vol de vélos. Associations de cyclistes, entreprises des secteurs privé et public et économie sociale : toutes peuvent apporter leur contribution à travers la sensibilisation, le marquage des vélos et la mise en application d'un plan d'action.

Les pouvoirs locaux seront tenus d'intégrer des mesures contre le vol de vélos dans leur plan communal de mobilité, les comités de quartier seront associés aux meilleures pratiques et à la sensibilisation, la police et la justice feront de ce délit une priorité, la Région collaborera avec tous les acteurs via la task force « Vol de vélos ».

Met de privésector wordt een Code Fietsverkoop opgesteld opdat nieuwe fietsen automatisch gemarkeerd en geregistreerd zouden worden en een Code Tweedehandsverkoop die de eerlijke verkoop van tweedehandsfietsen regelt.

Deze vier niveaus zijn onderling afhankelijk en moeten gelijktijdig worden ontwikkeld. Bij fietsdiefstal is het namelijk cruciaal om het probleem volledig te begrijpen en om alle actoren te mobiliseren. Eén missing link is voldoende om het ontluikende fietsdiefstalbeleid op de helling te zetten.

Ten slotte zullen met deze maatregelen potentieel nieuwe fietsers ondersteund worden door een beleid en zullen ervaren fietsers zich niet langer hoeven af te vragen of ze kunnen parkeren wanneer ze de stad in trekken. Kortom, door het voorkomen en beperken van fietsdiefstallen wordt positief bijgedragen aan de fietsrevolutie in Brussel.

Jef VAN DAMME (N)

Un code de la vente de vélos sera élaboré en concertation avec le secteur privé afin que les nouveaux vélos soient automatiquement marqués et enregistrés. Un code de la vente d'occasion sera également rédigé afin d'encadrer la vente honnête de vélos d'occasion.

Ces quatre niveaux sont interdépendants, et il convient de les développer simultanément. En effet, s'agissant du vol de vélos, il est crucial d'appréhender le problème dans son ensemble et de mobiliser tous les acteurs. Si un seul chaînon vient à manquer, cela suffit à compromettre la politique vélo naissante.

Enfin, ces mesures, qui s'inscrivent dans le cadre d'une politique, permettront de soutenir de nouveaux cyclistes potentiels. De plus, les cyclistes expérimentés n'auront plus à se demander s'ils trouveront à parquer leur vélo lorsqu'ils se rendent en ville. Bref, prévenir et limiter les vols de vélos contribuera positivement à la révolution cycliste que connaît Bruxelles.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

teneinde fietsdiefstal aan te pakken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de doelstellingen van het Iris II-plan ;

Gelet op de voorgestelde maatregelen tegen fietsdiefstal in het eerste Fietsplan (2005-2009) en het tweede Fietsplan (2010-2014) ;

Gelet op de conclusies van de BYPAD-audits van 2004, 2007 en 2010 ;

Gelet op de bevindingen van het Mobiliteitsforum van 24 november 2005 met betrekking tot fietsdiefstal en preventie ;

Gelet op de laatste vergadering van de fietswerkgroep van 18 november 2011 ;

Gelet op het feit dat 4,05% van de aangegeven misdrijven bestaat uit diefstal van (brom)fietsen¹ ;

Overwegende dat de verschillende overheden die in Brussel verantwoordelijk zijn voor fietsdiefstal niet samenwerken ;

Overwegende dat er te weinig prioriteit gaat naar fietsdiefstal in het mobiliteits- en in het veiligheidsbeleid in Brussel ;

Beveelt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aan :

In overleg met de federale Regering een Task Force Fietsdiefstal op te richten die de volgende maatregelen coördineert en een gerichte en geïntegreerde aanpak van fietsdiefstal garandeert. De Task Force is samengesteld uit vertegenwoordigers van Mobiel Brussel, van het parket, van de zes politiezones, van de federale politie, van één vertegenwoordiger van de 19 gemeenten en van één vertegenwoordiger van het fietsmiddenveld.

Alle nodige maatregelen te nemen om de toepassing en de handhaving van de fietsdiefstalmaatregelen te verzekeren (Enforcing), met name door :

- bij de zes politiezones aan te dringen op de oprichting van minstens één fietsbrigade per politiezone die een prioriteit maakt van de strijd tegen fietsdiefstal en het opsporen van (georganiseerde) fietsdiefstal onder meer via tracker bikes ;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à lutter contre le vol de vélos en Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les objectifs du plan Iris II ;

Vu les mesures contre le vol de vélos proposées dans le premier Plan Vélo (2005-2009) et le second Plan Vélo (2010-2014) ;

Vu les conclusions des audits BYPAD de 2004, 2007 et 2010 ;

Vu les conclusions du Forum Mobilité du 24 novembre 2005 concernant le vol de vélos et la prévention en la matière ;

Vu la dernière réunion du groupe de travail Vélo du 18 novembre 2011 ;

Vu que 4,05% des délits déclarés concernent des vols de vélos ou de mobylettes¹ ;

Considérant que les différentes autorités responsables pour le vol de vélos à Bruxelles ne collaborent pas entre elles ;

Considérant que les politiques bruxelloises de mobilité et de sécurité accordent trop peu la priorité au vol de vélos ;

Recommande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

De créer, en concertation avec le Gouvernement fédéral, une task force « Vol de vélos » chargée de coordonner toutes les mesures ci-après et de garantir une approche intégrée du vol de vélos. La task force se compose de représentants de Bruxelles Mobilité, du parquet, des six zones de police, de la police fédérale, d'un représentant des 19 communes et d'un représentant des associations de cyclistes ;

De prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer la mise en application et l'exécution des mesures contre le vol de vélos (enforcement), notamment :

- en insistant auprès des six zones de police pour qu'elles créent, dans chaque zone, au moins une brigade cycliste chargée en priorité de la lutte contre le vol de vélos et de la recherche des auteurs de vol (organisé) de vélos, entre autres au moyen de « tracker bikes » (vélos appâts) ;

¹ Mincke, C. (2010) Onveiligheid en onveiligheidsgevoel in Brussel - Welke lessen uit de Veiligheidsmonitor
Mincke, C. (2010) Insécurité et sentiment d'insécurité à Bruxelles – Les enseignements du Moniteur de sécurité

- 100 fietsen uit te rusten met een tracking system zodat een dief eenvoudig getraceerd kan worden via GSM en GPS² ;
- bij de federale Regering aan te dringen op een effectieve vervolging van daders van fietsdiefstal ;
- de lokale politie en de fietscel van Mobiel Brussel te belasten met de systematische opvolging van fietsdiefstal door de procedure te verbeteren van enerzijds de melding en registratie van gestolen fietsen via een centrale databank en anderzijds de centralisatie en controle van gevonden fietsen ;
- fietsdiefstal te monitoren in het kader van het Observatorium Veiligheid en Misdaadpreventie en de fietsdiefstalmaatregelen te evalueren in overleg met de Task Force Fietsdiefstal ;

Alle nodige investeringen te doen in de fietsinfrastructuur om de preventie van fietsdiefstal te optimaliseren (Engineering), met name door :

- sterk beveiligde fietsenstallingen aan de belangrijkste openbaar vervoerstations te garanderen, namelijk door het herbeveiligen van de bestaande stallingen aan de stations Noord, Centraal en Luxemburg en door de creatie van beveiligde stallingen aan GEN-stations Zuid, Anderlecht, Schaarbeek, Schuman en Weststation ;
- openbare fietsenstallingen te bouwen om te komen tot een totaal van 20.000 plaatsen en te zorgen voor het onderhoud ervan ;
- overdekte beveiligde fietsenstallingen te verplichten bij renovatie van woningen, kantoren, ziekenhuizen, scholen, speelpleinen en parken op basis van het aantal potentiële gebruikers. Voor nieuwbouw moet het aantal overdekte fietsparkeerplaatsen verhoogd worden van één fiets per 200m² tot één fiets per potentiële gebruiker ;
- een centrale gewestelijke opslagplaats van gevonden fietsen op te richten waardoor eigenaars hun fiets gemakkelijk kunnen terugvinden ;

Alle nodige maatregelen te nemen om het veilig fietsgebruik met betrekking tot fietsdiefstal te promoten en te voorzien in aangepaste educatie inzake fietsdiefstal (Encouragement & Education), met name door :

- met een educatief programma naar de Brusselse scholen te trekken ;

- en équipant 100 vélos d'un système de localisation, afin qu'un voleur puisse être retrouvé facilement au moyen des systèmes GSM et GPS² ;
- en insistant auprès du Gouvernement fédéral sur la poursuite effective des auteurs de vol de vélos ;
- en chargeant la police locale et la cellule Vélo de Bruxelles Mobilité du suivi systématique du vol de vélos en améliorant, d'une part, la procédure de déclaration et d'enregistrement des vélos volés via une base de données centrale et, d'autre part, la procédure de centralisation et de contrôle des vélos trouvés ;
- en effectuant un monitoring du vol de vélos dans le cadre de l'Observatoire bruxellois pour la sécurité et la prévention de la criminalité et en évaluant les mesures contre le vol de vélos en concertation avec la task force « Vol de vélos » ;

De réaliser tous les investissements nécessaires dans les infrastructures cyclables afin d'optimiser la prévention du vol de vélos (*engineering*), notamment :

- en garantissant la présence de parkings vélos fortement sécurisés aux abords des principales gares des transports en commun, notamment en resécurisant les parkings existants de la gare du Nord, de la gare Centrale et de la gare du Luxembourg, et en créant des parkings sécurisés aux gares RER Midi, Anderlecht, Schaarbeek, Schuman et Gare de l'Ouest ;
- en construisant des parkings vélos publics afin d'atteindre un total de 20.000 places et en assurant leur entretien ;
- en imposant, lors de la rénovation de logements, bureaux, hôpitaux, écoles, plaines de jeux et parcs, l'aménagement de parkings vélos couverts et sécurisés en fonction du nombre d'usagers potentiels. Pour les nouvelles constructions, il convient d'augmenter le nombre de places de parking vélos couvertes et de le faire passer d'un vélo par 200 m² à un vélo par usager potentiel ;
- en créant un dépôt central régional pour les vélos trouvés afin que les propriétaires retrouvent facilement leur vélo ;

De prendre toutes les mesures nécessaires afin de promouvoir la pratique sans risque du vélo en ce qui concerne la prévention du vol, et d'offrir une formation adaptée sur le vol de vélos (*encouragement* et *education*), notamment :

- en proposant un programme éducatif aux écoles bruxelloises ;

² Op basis van de fietsdiefstalstatistieken in Brussel zullen er tussen de 3 en 30 fietsen gestolen worden naargelang men de focus legt op risicobuurtten en – tijdstippen.

D'après les statistiques sur le vol de vélos à Bruxelles, on vole entre 3 et 30 vélos selon que l'on met l'accent sur les quartiers ou les heures à risque.

- fietskaarten waarop alle fietsenstallingen aangeduid zijn (Villo!, fietsboxen, fietsnietjes, fietspunten, centrale opslagplaats) en promomateriaal voor diefstalpreventie uit te delen ;
- het veilig fietsgebruik waarvan fietsdiefstalpreventie een onderdeel is, en de aangifte van fietsdiefstal te promoten via preventiecampagnes en via de website van Mobiel Brussel ;
- de fietscel een good practice-vademecum Fietsdiefstal te laten opmaken naar analogie van Fietsparkeur in Nederland dat een handleiding bevat voor overheden en fietsers met betrekking tot het veilig parkeren van fietsen ;

Alle nodige maatregelen te nemen opdat alle actoren van fietsdiefstal een prioriteit zouden maken (*Engagement*), met name door :

- de plaatselijke besturen te engageren om fietsdiefstalmaatregelen op te nemen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen ;
- bij de federale Regering aan te dringen op de ontwikkeling van een Code Eerlijke Fietsverkoop en een Code Tweedehandsfietsverkoop, samen met verdelers, (door)verkopers, veilingsites en verzekeraars, zodat een Netwerk van Eerlijke Fietsverkopers ontstaat waardoor de illegale markt voor doorverkoop wordt opgedoekt en elke (tweedehands)fiets die verkocht wordt geregistreerd en gemarkeerd wordt ;
- een samenwerking op te zetten met de fabrikanten, verdelers en sociale economie voor de markering en registratie van fietsen zodat elke verkochte nieuwe fiets geregistreerd en gemarkeerd is ;
- wijkcomités en wijkcontracten te betrekken bij de communicatie over fietsparkeren en preventie, bij best practices en bij het onderzoeken van de noden van buurtbewoners.

Jef VAN DAMME (N)

- en distribuant des cartes vélo où figurent tous les parkings vélos (Villo!, boxes vélos, arceaux à vélos, Points Vélo, dépôt central) ainsi que du matériel de promotion de la prévention du vol de vélos ;
- en promouvant la pratique sans risque du vélo, qui inclut la prévention du vol de vélos, et la déclaration des vols de vélos à travers des campagnes de prévention et via le site internet de Bruxelles Mobilité ;
- en faisant rédiger par la cellule Vélo un vade-mecum de bonnes pratiques sur le vol de vélos à l'instar de celui de FietsParKeur (Pays-Bas) qui comprend un manuel sur le stationnement sécurisé des vélos à l'intention des autorités et des cyclistes ;

De prendre toutes les mesures nécessaires afin que tous les acteurs fassent du vol de vélos une priorité (*engagement*), notamment :

- en obligeant les pouvoirs locaux à intégrer des mesures contre le vol de vélos dans leur plan communal de mobilité ;
- en insistant auprès du Gouvernement fédéral sur l'élaboration d'un code de la vente de vélos ainsi que d'un code de la vente de vélos d'occasion en concertation avec les distributeurs, les (re)vendeurs, les sites de vente publique et les assureurs, et en créant de la sorte un Réseau de vélocistes honnêtes afin de mettre un terme au marché illégal de la revente et d'assurer l'enregistrement et le marquage de chaque vélo (d'occasion) vendu ;
- en mettant en place une collaboration avec les fabricants, les distributeurs et l'économie sociale afin de marquer et d'enregistrer les vélos, de sorte que tout nouveau vélo vendu ait été enregistré et marqué ;
- en associant les comités de quartier et les contrats de quartier à la communication sur le stationnement des vélos et la prévention, aux meilleures pratiques et à l'analyse des besoins des riverains.