



GEWONE ZITTING 2018-2019

19 MAART 2019

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
**ter plaatsing van beveiligde infrastructuur
 voor het kortparkeren van fietsen**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F), de heren Marc LOEWENSTEIN (F), Hasan KOYUNCU (F), Pierre KOMPANY (F), Paul DELVA (N), mevrouw Céline DELFORGE (F), de heer Bruno DE LILLE (N), en mevrouw Carla DEJONGHE (N))

Toelichting

Het doel van dit voorstel is de gewestelijke regelgeving voor het parkeren van fietsen te wijzigen door in het toepassingsgebied ervan bepalingen op te nemen inzake het kortparkeren (tussen 1 uur en enkele uren, minder dan een dag), en beter beschermde infrastructuur te ontwikkelen (zoals bergingen, gedeelde boxen, fietsbomen, fietstorens, lokalen...) en op die manier het blijvende probleem van de diefstal van fietsen en onderdelen ervan structureel aan te pakken.

Momenteel wordt in de onderafdelingen 2 en 3 van hoofdstuk 3 van het besluit van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan een onderscheid gemaakt tussen kortparkeren en langparkeren. Volgens artikel 18 van het besluit, heeft het kortparkeren van fietsen betrekking op het parkeren op de openbare weg in omgekeerde U-vormige fietsenrekken of in overdekte stallingen die vrij toegankelijk en gratis zijn voor de gebruiker, terwijl volgens artikel 20 van hetzelfde besluit het langparkeren van fietsen betrekking heeft op het parkeren in voorzieningen van het type « afgesloten box » of in een garage, met betalende toegang.

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

19 MARS 2019

**PARLEMENT DE LA RÉGION
 DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉSOLUTION
**visant à l'introduction d'infrastructures
 sécurisées pour le stationnement
 de courte durée des vélos**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F), MM. Marc LOEWENSTEIN (F), Hasan KOYUNCU (F), Pierre KOMPANY (F), Paul DELVA (N), Mme Céline DELFORGE (F), M. Bruno DE LILLE (N), et Mme Carla DEJONGHE (N))

Développements

La présente proposition a pour objet de modifier le cadre réglementaire régional en matière de stationnement de vélos en faisant entrer dans son champ d'application des dispositifs relatifs au stationnement de courte durée (entre 1 heure et plusieurs heures n'excédant pas une journée), et de développer des infrastructures mieux protégées (comme des casiers, box partagés, arbres, tourelles, locaux, ...) afin de répondre structurellement au problème endémique du vol de vélos ou de leurs composants.

Actuellement, les sous-sections 2 et 3 du chapitre 3 de l'arrêté du 18 juillet 2013 portant sur le volet réglementaire du Plan régional de stationnement opèrent une répartition entre le stationnement de courte durée et le stationnement de longue durée. Or, suivant l'article 18 de l'arrêté, le stationnement de vélos de courte durée désigne le stationnement en voirie aux dispositifs en U inversés ou aux dispositifs d'abris couverts, en libre accès et gratuits aux usagers, tandis que suivant l'article 20 du même arrêté, le stationnement de longue durée désigne le stationnement aux dispositifs de type « box fermé » ou dans un garage, avec accès payant.

Alleen fietsenrekken voorzien voor het kortparkeren blijkt te restrictief, gelet op de realiteit waarmee fietsers geconfronteerd worden. Zij krijgen te maken met vandalisme, diefstal van fietsen, wegnemen en diefstal van onderdelen (zadels, lichten, wielen) van fietsen die op de openbare weg en niet in beveiligde boxen zijn gestald.

Dat is schering en inslag in het Brussels Gewest. Volgens de statistieken van de federale politie, is het aantal fietsdiefstallen in ons Gewest tussen 2000 en 2015 gestegen van 792 naar 2.851 (300 %), waarbij het aantal al vijftien jaar nagenoeg ieder jaar is toegenomen. Momenteel ligt dat rond de 10 fietsdiefstallen per dag. Twee derde van de fietsen wordt buitenshuis gestolen. Slechts 5 % daarvan wordt teruggevonden. Het klachtenpercentage bedraagt 25 %, zo bleek uit de getuigenissen van de fietsverenigingen die op 10 december 2018 werden gehoord in de commissie voor de infrastructuur van het Brussels Parlement. Bovendien zijn in die statistieken de diefstal van onderdelen (zadels, lichten of andere) en het vandalisme niet meegerekend. Het totale aantal misdrijven ligt dus nog hoger. Uit een enquête van ProVelo in 2013 bij een groot aantal Brusselse fietsers bleek dat 54 % van de ondervraagden al het slachtoffer was geweest van de diefstal van één of meerdere van hun fietsen. Deze cijfers wijzen op de omvang van het probleem : 72 % van de diefstallen die de respondenten vermeldden, gebeurden op een openbare plaats, meer dan één op twee fietsen stond op de openbare weg of op een stoep toen hij werd gestolen, en de fietsen waren bijna altijd op slot wanneer ze op een openbare plaats waren gestald (91 %). Wat de omstandigheden van de diefstal betreft (vastgemaakt met een slot of niet, aan een aanhechtingspunt of niet, plaats van diefstal), blijkt uit de analyse van ProVelo dat 29 % van de gestolen fietsen werd meegenomen zonder dat er gereedschap voor nodig was; 47 % kon « gemakkelijk » worden meegenomen en 15 % « moeilijk ».

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de voorzieningen voor kortparkeren die momenteel worden aangeboden niet zijn aangepast aan en niet voldoende of zelfs helemaal niet efficiënt werken tegen diefstal. De omgekeerde U-vormige fietsenrekken verhinderen geenszins de diefstal van fietsonderdelen of het vandalisme. In vele gevallen is het gemakkelijk om een fiets te stelen die aan zo'n voorziening is vastgemaakt. Die voorzieningen bieden weinig bescherming en de fietsers zijn dus verplicht om niet alleen zwaardere antidiefstalsystemen te gebruiken, maar ook om een aantal onderdelen van hun fietsen mee te nemen uit angst om ze beschadigd of onvolledig terug te vinden wanneer ze hun fiets terug oppikken.

Het zou dus nuttig zijn om een structurele oplossing voor te stellen die verder gaat dan de simpele vaststelling dat er voorzieningen bestaan waarvan de inefficiëntie is bewezen. De oplossing ligt in de mogelijkheid om doeltreffende beschermingsinfrastructuur te installeren die bestemd is voor kortparkeren of op zijn minst ook toegankelijk is voor kortparkeerders. De toegangsformule voor die beveiligde infrastructuur moet tegelijkertijd eenvoudig genoeg zijn voor alle gebruikers en specifiek gericht zijn op het kortparkeren, naast de plaatsen voor het langparkeren

Le fait de cantonner le stationnement de courte durée exclusivement à des dispositifs en arceaux apparaît comme trop restrictif face à la réalité à laquelle sont confrontés les cyclistes. La réalité visée ici est celle du vandalisme, des vols de vélos et plus encore du démontage et du vol de pièces (selles, phares, roues) des vélos stationnés en voirie hors box sécurisés.

Il s'agit d'un phénomène endémique en Région bruxelloise, puisque suivant les statistiques de la police fédérale, entre 2000 et 2015, le nombre de vols de vélos dans notre Région est passé de 792 à 2.851 (300 %) avec une augmentation quasi continue chaque année depuis 15 ans. Actuellement, on tourne aux environs de 10 vols de vélos par jour. Deux tiers des vélos sont volés hors domicile. Seulement 5 % de ceux-ci sont retrouvés. Avec un taux de plaintes tournant autour de 25 % comme ont pu en témoigner les associations de cyclistes auditionnées devant la Commission de l'Infrastructure du Parlement bruxellois le 10 décembre 2018. Par ailleurs, ces statistiques ne comprennent ni le vol de composants (selles, phares ou autres) ni le vandalisme qui augmentent donc le nombre d'infractions totales. Lors d'une enquête de 2013 menée par ProVelo sur un échantillon conséquent de cyclistes bruxellois, 54 % des participants à l'enquête ont déclaré avoir été victimes du vol d'un ou plusieurs de leur(s) vélo(s). La statistique qui révèle l'ampleur du problème est que 72 % des vols enregistrés par les répondants ont eu lieu dans l'espace public, et plus d'un vélo sur deux a été volé alors qu'il était stationné en voirie ou sur un trottoir, et les vélos volés étaient presque toujours cadenassés lorsqu'ils étaient stationnés dans un lieu public (91 %). Par rapport au type de vol au vu du cas de figure (cadenassé ou pas, à un point fixe ou non, lieu du vol), il ressort selon l'analyse faite par ProVelo que 29 % des vélos volés ont été emportés sans nécessiter d'outils, 47 % des vélos volés ont été emportés « facilement », et 15 % des vélos volés ont été emportés « difficilement ».

On peut notamment en conclure que le dispositif actuel proposé pour le stationnement de courte durée est inadapté et insuffisamment efficace, voire totalement inefficace face aux techniques de vol. Les dispositifs en U inversés n'empêchent aucunement le vol de pièces de vélos ou les actes de vandalisme et il est aisé dans de nombreux cas de figure de voler un vélo attaché à ce type de dispositif. Ces derniers, de par le peu de protection qu'ils permettent, obligent les cyclistes non seulement à recourir à des techniques d'antivol plus lourdes, mais également à démonter une partie des composants de leurs vélos de peur de les retrouver dégradés ou incomplets à leur retour au lieu de stationnement.

Dès lors, il convient de proposer une solution structurelle qui dépasse le simple fait d'invoquer l'existence de dispositifs dont l'inefficacité a été prouvée. Cette solution passe par la possibilité d'installer des infrastructures de protection efficace dédiées au stationnement de courte durée ou à tout le moins également ouvert au stationnement de courte durée. La formule d'accès à des infrastructures sécurisées doit à la fois être suffisamment aisée pour tous les usagers et permettre spécifiquement le stationnement de courte durée

bestemd voor de buurtbewoners. Of het nu in de vorm van beveiligde fietsenrekken, boxen, fietsbomen, lockers, torenvormige stallingen met fietsliften, ondergrondse stallingen of stallingen in leegstaande handelsruimten is, er bestaat een waaier aan oplossingen die doeltreffender zijn dan de omgekeerde U-vormige fietsenrekken.

Wat de integratie in de stedelijke omgeving betreft, is het noodzakelijk om via overleg tussen het Gewest en de gemeenten te zorgen voor een evenwichtige verdeling, die niet alleen rekening houdt met de zones met een sterk potentieel voor het kortparkeren van fietsen, maar ook met intermodale knooppunten. Tevens kan de infrastructuur gemakkelijk creatief worden versierd, bijvoorbeeld in samenwerking met de kunstenaars van de stad, via wedstrijden, zodat deze kan bijdragen tot de esthetische verfraaiing van het stedelijke landschap.

De installatie van die infrastructuur kan bovendien ook een gelegenheid bieden om het beheer van bepaalde ruimten in de ondergrondse stations van het openbaar vervoer te optimaliseren. Zo lijkt het raadzaam dat het Gewestelijk Parkeeragentschap, de MIVB en Brussel Mobiliteit een systematische installatie van die boxen plannen in de weinig gebruikte ruimten van die ondergrondse infrastructuur. Daardoor zouden volledig lege zones zoals tussenverdiepingen, hoeken en sommige erg lange en brede gangen van stations als Montgomery, Naamsepoort, Kruidtuin of Park beter benut kunnen worden. Die plaatsen zouden, naar het voorbeeld van wat in het station Beurs werd gedaan, geschikt kunnen zijn voor zulke voorzieningen, zonder negatieve gevolgen voor de diensten van de MIVB en voor haar reizigers.

en plus des places de longue durée réservées aux riverains. Que cela soit sous forme de racks sécurisés, de box, d'arbres à vélos, de consignes, de parkings à ascenseurs à vélo en tourelle, de parkings souterrains ou installés dans des espaces commerciaux inoccupés, il existe une palette de solutions qui sont plus efficaces que les dispositifs d'arceaux en U inversés.

En termes d'intégration dans le tissu urbain, outre la nécessité, via une concertation entre la Région et les communes, de les répartir de manière équilibrée en tenant compte non seulement des zones à fort potentiel pour le stationnement de vélos de courte durée mais également des nœuds intermodaux, ces infrastructures peuvent aisément être décorées de façon très imaginative, par exemple en collaboration avec les acteurs artistiques lors de concours, de façon à ce que ceux-ci contribuent à l'embellissement esthétique du paysage urbain.

Par ailleurs, concernant la prise en compte de ceux-ci, il convient de profiter de l'installation de ces infrastructures pour optimiser la gestion de certains espaces dans les stations de transport public situées en sous-sol. Ainsi, il apparaîtrait judicieux que l'Agence régionale de stationnement, la STIB et Bruxelles Mobilité développent une installation systématique de ces box dans les espaces sous-utilisés de ces infrastructures souterraines. Cela permettrait de mieux exploiter des zones entièrement vides telles que les mezzanines, recoins et certains couloirs extrêmement longs et larges de stations comme Montgomery, Porte de Namur, Botanique, Parc, qui pourraient constituer, à l'instar de ce qui a été mis en place à la station Bourse, des lieux propices à ces dispositifs sans qu'il n'y ait d'impacts négatifs sur les services rendus par la STIB et sur la vie de ses usagers.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Marc LOEWENSTEIN (F)
Hasan KOYUNCU (F)
Pierre KOMPANY (F)
Paul DELVA (N)
Céline DELFORGE (F)
Bruno DE LILLE (N)
Carla DEJONGHE (N)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**ter plaatsing van beveiligde infrastructuur voor het kortparkeren van fietsen**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ;

Gelet op het besluit van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan ;

Overwegende het gewestelijk parkeerbeleidsplan ;

Overwegende de hoorzittingen die op 10 december 2018 werden georganiseerd door de werkgroep van de commissie voor de infrastructuur van het Brussels Parlement over de beveiligde stalling van fietsen ;

Overwegende de omvang en de voortdurende toename van de diefstal van fietsen, diefstal van fietsonderdelen en vandalisme op de fietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds verscheidene jaren ;

Overwegende dat de voorzieningen uit de huidige regelgeving voor het kortparkeren van fietsen niet voldoende bescherming bieden tegen diefstal van fietsen, diefstal van fietsonderdelen en vandalisme ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- in de regelgeving voor het kortparkeren van fietsen, infrastructuur op te nemen die een betere beveiliging van fietsen/cargofietsen mogelijk maakt door systemen die beter beveiligd zijn dan enkel de stallingen in omgekeerde U-vorm ;
- meer parkeerruimten te voorzien van het type « Bike and Ride », ditmaal niet beperkt tot overstapparkings, met een gedeeld gebruik van de plaatsen via een toegangsbadge ;
- een proefproject voor een fietsenparking op te starten in een leegstaand handelsondervloers midden in een handelskern ;
- een regeling tot stand te brengen om alle gebruikers eenvoudig toegang te verschaffen tot die voorzieningen ;

PROPOSITION DE RÉOLUTION**visant à l'introduction d'infrastructures sécurisées pour le stationnement de courte durée des vélos**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu l'arrêté du 18 juillet 2013 portant sur le volet réglementaire du Plan régional de politique de stationnement ;

Considérant le Plan régional de politique de stationnement ;

Considérant les auditions organisées le 10 décembre 2018 par le groupe de travail de la Commission de l'Infrastructure du Parlement bruxellois sur la question du stationnement sécurisé des vélos ;

Considérant l'importance et la croissance continue depuis plusieurs années des vols de vélos, vols des composants de vélos et actes de vandalisme sur les vélos en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que les dispositifs visés par le cadre réglementaire actuel en matière de stationnement des vélos de courte durée ne permettent pas d'assurer une protection suffisante des vélos contre les vols de vélos, les vols de leurs composants et les actes de vandalisme sur ceux-ci ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'introduire dans le cadre réglementaire consacré au stationnement de vélos de courte durée des infrastructures permettant de mieux sécuriser les vélos/vélos cargo par des systèmes plus sécurisés que les seuls arceaux en U inversé ;
- de proposer plus d'espaces de stationnement du type « Bike and Ride », cette fois non limités aux parkings de transit, qui permettent une mutualisation des places via un badge d'accès ;
- de lancer un projet pilote de parking vélo dans un rez-de-chaussée commercial vide au cœur d'un noyau commercial ;
- d'établir un régime d'accès aisé à ces dispositifs pour tous les usagers ;

- het Gewestelijk Parkeeragentschap, Brussel Mobiliteit en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) te verzoeken de ontwikkeling van beveiligde fietsenstallingen in de weinig gebruikte ruimten van metro- en premetrostations voort te zetten, vooral als dat intermodale knooppunten zijn.

- d'inviter l'Agence régionale de stationnement, Bruxelles Mobilité et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) à poursuivre le développement de stationnement sécurisé pour les vélos dans les espaces sous-utilisés des stations de métro et prémetro, particulièrement lorsqu'il s'agit de nœuds intermodaux.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)

Marc LOEWENSTEIN (F)

Hasan KOYUNCU (F)

Pierre KOMPANY (F)

Paul DELVA (N)

Céline DELFORGE (F)

Bruno DE LILLE (N)

Carla DEJONGHE (N)