

Fietsdiefstal in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Door Jean-Lionel Lacour (safe.brussels), Laurent Lanthier (Federale Politie/Coördinatie en Steun Directie Brussel) & Lucas Leprince (safe.brussels) - Analisten



Eigendomsdelicten

MEI 2024

Inleiding

In de afgelopen 10 jaar is het gebruik van de fiets snel toegenomen in het Brussels Gewest. In 2023 stonden er vijf keer zoveel fietsen op de referentieteller als in 2010^[1]. Verkeersopstoppingen, de ontwikkeling van fietsinfrastructuur, de zoektocht naar een gezonder en niet-vervuilend vervoermiddel, de democratisering en diversificatie van elektrische fietsen maar ook het plezier van het fietsen zelf, zijn allemaal redenen die hebben bijgedragen aan de toename van het gebruik van de fiets voor verplaatsingen in de stad. Het Good Move-plan^[2] van het Brussels Gewest streeft dan ook naar een fietsaandeel van 15% voor korte trajecten tegen 2030, met andere woorden, een verdrievoudiging van het modale aandeel van de fiets ten opzichte van 2018.

Naarmate het gebruik van de fiets toeneemt, neemt ook het aantal fietsdiefstallen toe. Van 2900 gerapporteerde fietsdiefstallen in 2015 naar 5001 in 2022^[3], dat is een stijging van maar liefst 70%. Meer dan een eigendomsdelict wordt fietsdiefstal, waarbij de eigenaar van een mobiliteitsoplossing beroofd wordt, als een aanslag op de mobiliteit beschouwd. Deze relatie is vastgesteld in studies in Nederland en Frankrijk onder fietsers ^{[4][5]},

die zeggen dat ze niet willen investeren in een fiets (d.w.z. er geen kopen of een goedkope kopen) uit angst dat hij wordt gestolen. Anderen zeggen dat ze hun fiets voor bepaalde ritten die als riskant worden beschouwd niet gebruiken, en nog anderen kopen geen fiets meer nadat ze het slachtoffer zijn geworden van diefstal. Het fenomeen fietsdiefstal kan dus een echte rem zijn op het mobiliteitsbeleid in Brussel.

In deze analyse brengen we de kennis en cijfers over fietsdiefstal in het Brussels Gewest samen om een algemeen beeld te schetsen van het fenomeen. Fietsdiefstal in Brussel wordt besproken in een bredere context en vergeleken met het fenomeen in een aantal andere grote Europese steden. Op basis van bestaande studies proberen we een schatting te maken van het dark number voor fietsdiefstal. Op basis van politiecijfers die over meerdere jaren zijn verzameld, identificeren we de geografische spreiding van de diefstal en analyseren we deze in relatie tot het gebruik. Tot slot wordt een overzicht gegeven van initiatieven ter preventie en bestrijding van fietsdiefstal in het Brussels Gewest.

1. Tellingen uitgevoerd door Brussel Mobiliteit tussen 8u en 9u, good move observatorium <https://data.mobility.brussels/home/nl/observatorium/>

2. [Gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030 – Strategisch en operationeel plan](#), Brussel Mobiliteit

3. [Politiële criminaliteitsstatistieken - Federale Politie - DGR/DRI/BIPOL](#), afsluitdatum 22/09/23

4. Kuppens, Jos, Joey Wolsink, Juno van Esseveldt, en Henk Ferwerda 2020 "Fietsdiefstal in Nederland." Fietsberaad.

5. Héran, Frédéric 2003 "[Le vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention Complet.](#)", Ifrésí (geraadpleegd op 09/04/2024).

1 Fietsdiefstal: algemene inleiding

1.1 De fiets, een populair item (*hot product*)

Fietsdiefstal wordt over het algemeen beschreven als een opportunistisch misdrijf, omdat fietsen een aantal kenmerken hebben die ze tot een makkelijk doelwit voor diefstal maken (*hot product*). De fiets heeft de kenmerken van het **C.R.A.V.E.D.**-model, dat de kenmerken van de meest gestolen voorwerpen beschrijft^[6]:

Concealable - **Onopvallend**: Fietsdiefstal kan gemakkelijk onopgemerkt blijven. Of het nu in een stedelijke omgeving is met weinig sociale controle, in een garage of in een tuin uit het zicht, de dief kan gemakkelijk ontsnappen met de fiets of de fiets in een busje vervoeren.

Removable - **Verwijderbaar**: Slecht beveiligde fietsen (slechte hangsloten, vastgemaakt aan straatmeubilair) zijn een gemakkelijk doelwit voor diefstal. Fietsen in woningen (tuinen, tuinhuisjes) zijn ook gemakkelijk te verplaatsen. Goede hangsloten kunnen ook vrij eenvoudig verwijderd worden met behulp van gespecialiseerd gereedschap.

Available - **Beschikbaar**: Fietsen staan in veel huizen en in de meeste straten in de stad, waardoor ze een zeer beschikbaar item zijn. De toename van zowel het aantal mensen dat een fiets bezit als het gebruik ervan bieden meer mogelijkheden voor diefstal en creëren een grotere vraag naar fietsen.

Valuable - **Waardevol**: Fietsen zijn geen goedkope producten. De gemiddelde kostprijs van een nieuwe fiets (fiets en elektrisch ondersteunde fiets) in België is € 985. Bepaalde fietsen kunnen nog veel duurder zijn, vooral elektrisch ondersteunde fietsen die steeds vaker voorkomen (in 2022 zijn 36% van de fietsen in de tellingen elektrisch ondersteund). De gemiddelde prijs van een elektrisch ondersteunde fiets bedraagt € 2.600 ^[7].

Enjoyable - **Aangenaam**: Fietsen zijn een populair plezierobject. Er zijn ook dieven die enkel en alleen stelen omdat ze een fiets willen.

Disposable - **Verhandelbaar**: Het is vrij gemakkelijk voor dieven om van gestolen fietsen af te komen. Er zijn geen regels voor het voorleggen van een aankoopfactuur wanneer een fiets tweedehands wordt verkocht. De mogelijkheid om online te verkopen betekent dat er nagenoeg geen controle is over de verkoop.

Al deze kenmerken maken de fiets tot een aan-trekkelijk object om te stelen. De toename van het gebruik, wat de kansen om te stelen verhoogt, zou dus *de facto* gepaard gaan met een toename van het aantal gestolen fietsen. Deze relatie tussen fietsgebruik en diefstal wordt hieronder kort in kaart gebracht voor enkele grote Europese steden.

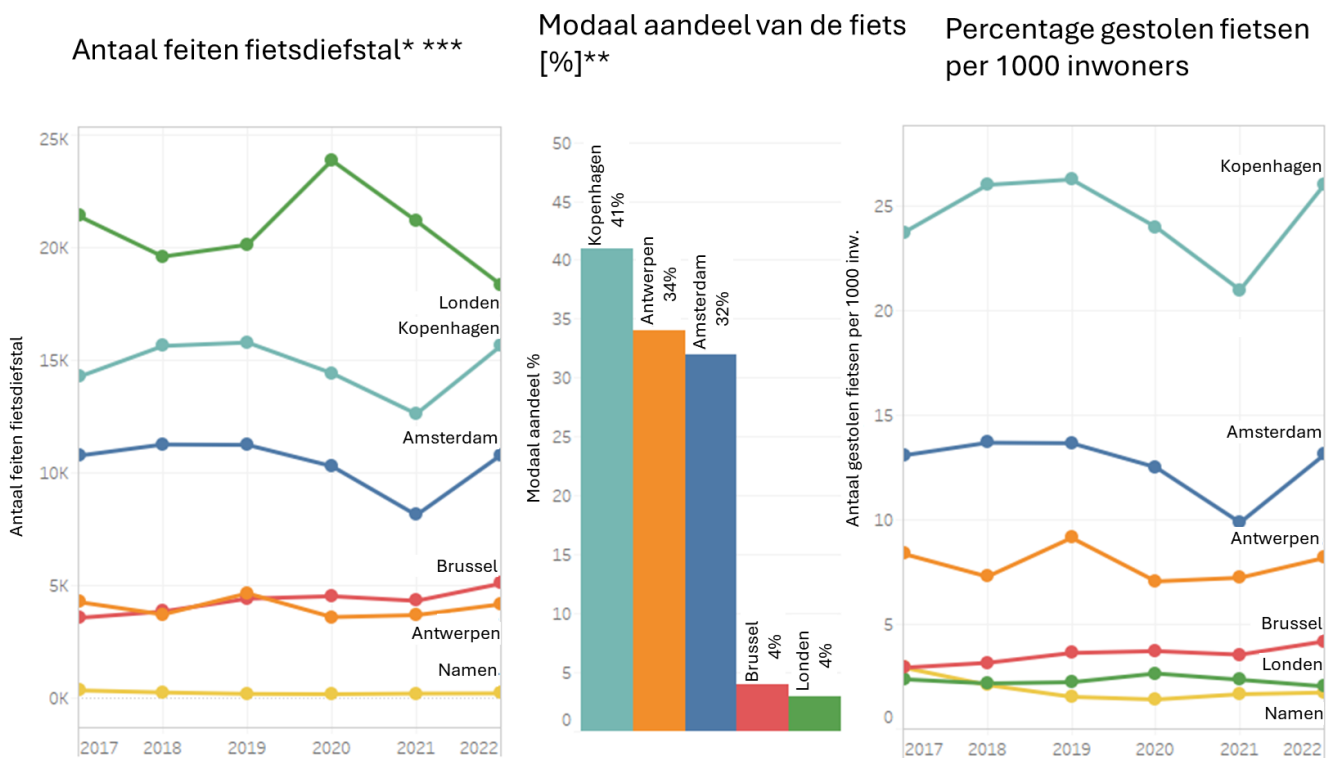
6. R. V. G. Clarke, Hot products: understanding, anticipating and reducing demand for stolen goods, Great Britain Home Office Policing and Reducing Crime Unit, Home Office, Policing and Reducing Crime Unit, Research, Development and Statistics Directorate, London, 1999.

7. [Industry & Market report, Confederation of the European Bicycle Industry](#) (CONEBI), 2021, p.29-30.

1.2 Fietsdiefstal in enkele grote Europese steden

Afbeelding 1 toont de cijfers voor fietsdiefstal in enkele grote Europese steden^[8] en het overeenkomstig modaal aandeel van de fiets. Het linkerluik van de afbeelding geeft een idee van de omvang van het fenomeen in steden als Londen (9.000.000 inwoners), Kopenhagen (600.000 inwoners), Amsterdam (820.000 inwoners), Antwerpen (500.000 inwoners), Namen (111.000 inwoners) en Brussel (1.209.000 inwoners). Het rechterluik toont het aantal fietsdiefstallen per 1.000 inwoners om rekening te houden met verschillen in populatiegrootte. Kopenhagen heeft het hoogste aantal fietsdiefstallen per 1.000 inwoners (in 2022: 26 fietsdiefstallen per 1.000 inwoners), gevolgd door Amsterdam (in 2022: 13 fietsdiefstallen per 1.000 inwoners) en

Antwerpen (in 2022: 8 fietsdiefstallen per 1.000 inwoners). Ter vergelijking: het aantal fietsdiefstallen in Brussel en Londen ligt veel lager (respectievelijk 4 en 2 diefstallen per 1.000 inwoners). Verschillen in het fietsgebruik tussen de steden zouden de verschillen in de omvang van het diefstalfenomeen grotendeels kunnen verklaren. In Kopenhagen is de fiets het meest wijdverbreid (modaal aandeel van de fiets van 41% volgens de gebruikte schattingen). Amsterdam en Antwerpen hebben een modaal aandeel en diefstalpercentage van dezelfde orde van grootte. Brussel en Londen worden gekenmerkt door een lager fietsgebruik en een overeenkomstig lager diefstalpercentage.



* Fietsdiefstal wordt niet in alle landen op dezelfde manier gedefinieerd: in Nederland, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk heeft fietsdiefstal alleen betrekking op fietsen die worden gestolen van openbare ruimte, terwijl in België fietsen die worden gestolen bij inbraken worden meegeteld.

** De modaal aandeel zijn afkomstig uit verschillende bronnen voor verschillende perioden en moeten worden beschouwd als schattingen.

*** Het aantal gerapporteerde gestolen fietsen hangt af van het meldingspercentage en kan per stad verschillen.

Afbeelding 1. Fietsdiefstal in grote Europese steden. Linkerluik: evolutie in het aantal fietsdiefstallen per jaar voor verschillende Europese steden. Middenluik: modaal aandeel van de fiets (indien beschikbaar). Rechterluik: evolutie in het aantal fietsdiefstallen per 1.000 inwoners voor verschillende Europese steden.

8. Amsterdam: <https://data.politie.nl/#/Politie/nl/dataset/47013NED/table?ts=1713342674697>

Londen: <https://www.met.police.uk/sd/stats-and-data/>

Kopenhagen: <https://www.dst.dk/en/Statistik/emner/sociale-forhold/kriminalitet>

België: <https://www.politie.be/statistieken/nl/criminaliteit/criminaliteitsstatistieken>

Het verband tussen het gebruik en het aantal diefstallen werd aangetoond in meer gedetailleerde studies^[9], die een zeer significante correlatie tussen fietsbezit en slachtofferschap van fietsdiefstal bevestigden. In die mate dat het moeilijk is om andere parameters te identificeren die een verband kunnen hebben met het risico op diefstal^[10].

Fietsgebruik is daarom een cruciale factor bij het interpreteren van de cijfers voor fietsdiefstal. Er moet worden opgemerkt dat de hier gepresenteerde gegevens geen nauwkeurige vergelijking mogelijk maken. Fietsdiefstal wordt niet in alle landen hetzelfde geregistreerd (België neemt fietsen die van privé-eigendom worden gestolen op in zijn statistieken voor fietsdiefstal, terwijl andere landen dat niet doen). Het aantal gerapporteerde fietsdiefstallen hangt ook af van het aantal klachten en kan variëren van stad tot stad en van land tot land. Tot slot zijn schattingen van het modale aandeel van de fiets gebaseerd op verschillende schattingsmethoden en verschillende tijdsperiodes, waardoor ze gepaard gaan met belangrijke onzekerheden.

2 Fietsdiefstal in BHG

2.1. Definitie



Definitie van fietsdiefstal volgens de federale politie:

diefstal of afpersing van een fiets, met of zonder geweld, ongeacht de locatie.

In België groeperen de politiestatistieken over fietsdiefstal verschillende soorten feiten met een gestolen fiets als resultaat. Het is een statistische constructie die verschillende misdrijven bundelt. In België omvat deze categorie zowel diefstal van fietsen in openbare ruimtes (in dat geval kan het strafbare feit een gewone diefstal zijn als er geen geweld aan te pas komt) als diefstal in privéruimtes en kan het dus gaan om een inbraak

waarbij een fiets werd gestolen (in dit geval is inbraak het strafbare feit).

Deze constructie verschilt bijvoorbeeld van fietsdiefstal in Nederland, waar enkel wordt gekeken naar fietsdiefstal in de openbare ruimte, en geeft dus een breder beeld van het fenomeen.

2.2 Schatting van het dark number

Dankzij politiestatistieken is het mogelijk om fietsdiefstal te beschrijven wanneer het feit daadwerkelijk bij de politie wordt aangegeven. Er wordt echter verondersteld dat veel fietsdiefstallen niet worden gerapporteerd. De politiestatistieken geven dus slechts een deel van het fenomeen weer en vormen daarom een onderschatting.

Het dark number geeft het verschil weer tussen het werkelijke aantal misdrijven en het aantal misdrijven waarvoor bij de politie een klacht werd ingediend. Dit cijfer kan worden geraamd aan de hand van slachtofferenquêtes. Hierbij wordt in een steekproef onder de bevolking naar slachtofferschap en de aangifte van misdrijven bij de politie gevraagd. Ondanks het bestaan van deze enquêtes blijft het moeilijk een precieze schatting te maken van het dark number.

Voor het Brusselse grondgebied zijn er drie verschillende enquêtes die de bevolking bevragen over slachtofferschap van fietsdiefstal. Twee hiervan zijn enquêtes onder de algemene bevolking: de veiligheidsmonitor^[11] en de gewestelijke veiligheidsenquête^[12]. De derde is een enquête onder fietsers uitgevoerd door Pro Velo voor Brussel Mobiliteit^[13]. Elk van deze enquêtes hanteert een eigen methode. De cijfers, doelgroepen en vragen van de enquêtes worden hieronder beschreven en besproken.

9. Dijk, J. J. M. van, John van Kesteren, et Paul Smit 2007 Criminal Victimization in International Perspective: Key Findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS. Onderzoek En Beleid 257. Den Haag: Boom Juridische Uitgevers: Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum.

10. [Le vol de vélos en France - étude complète](#). Académie des experts en Mobilités Actives (adma).

11. Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, Federale Politie, [Veiligheidsmonitor 2021](#).

12. safe.brussels, Gewestelijke veiligheidsenquête 2022 (verschijnt binnenkort).

13. Fietsobservatorium in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, - [TELLINGEN EN GEGEVENSANALYSE, rapport 2023](#).

2.2.1 Bestaande onderzoeken in het BHG

Enquête Pro Velo (EPV)

Doelgroep: enkel fietsers in het BHG

Steekproef: n=400 (2022)

Vraag: *Hoe vaak is jouw fiets de afgelopen twee jaar gestolen?*

Voorwerp: een fiets, al dan niet elektrisch

Referentieperiode: 24 maanden



30% van de respondenten (fietsers) zegt de afgelopen 2 jaar minstens één keer slachtoffer te zijn geweest van fietsdiefstal.

Enquête Veiligheidsmonitor (VM) (Federale Politie)

Doelgroep: algemene bevolking van het BHG

Steekproef: n=6110 (2021)

Voorwerp: een fiets of step, al dan niet elektrisch

Vraag: *Werd jouw (elektrische) fiets of step in de afgelopen 12 maanden gestolen?*

Referentieperiode: 12 maanden



12% van de algemene bevolking zegt dat hun fiets of step in de afgelopen 12 maanden werd gestolen.

63% van de slachtoffers van fiets- of stepdiefstal zegt dat ze geen aangifte deden.

Gewestelijke veiligheidsenquête (GVE) (safe.brussels)

Doelgroep: algemene bevolking van het BHG

Steekproef: n=2663 (2022) / groep die vaak de fiets gebruikt om zich te verplaatsen in het BHG: n = 408

Vraag: *Werd jouw (elektrische) fiets of step in de afgelopen 12 maanden gestolen, buiten het kader van een inbraak?*

Voorwerp: een fiets, al dan niet elektrisch

Referentieperiode: 12 maanden



5% van de algemene bevolking zegt slachtoffer te zijn geweest van fietsdiefstal (al dan niet elektrisch), buiten het kader van inbraak.

13% van de bevolking die zegt vaak de eigen fiets te gebruiken om zich te verplaatsen in het BHG zegt in de afgelopen 12 maanden slachtoffer te zijn geweest van fietsdiefstal (geen inbraak).

40% van de slachtoffers van fietsdiefstal zegt dat ze geen aangifte deden.

2.2.2 Interpretatie van de enquêtes

Er zijn aanzienlijke verschillen tussen de enquêtes, maar dit is normaal aangezien de enquêtes andere methoden gebruiken. Een aantal factoren zijn belangrijk om in overweging te nemen om de variaties te begrijpen.

De enquête van de veiligheidsmonitor vraagt naast fietsen ook naar steps en overschat bijgevolg het aantal fietsdiefstallen. Het is echter moeilijk in te schatten in welke mate. Bovendien wordt in deze enquête fietsdiefstal in de brede zin bekeken (inclusief fietsdiefstal in woningen). Door fietsdiefstallen in woningen mee te tellen, zijn de cijfers hoogstwaarschijnlijk representatief voor het hele huishouden en niet voor een enkel individu. Een gedetailleerde analyse van de cijfers laat zien dat het slachtofferschap hoger is naarmate het aantal personen in het huishouden toeneemt (zie bijlage). Dit suggereert dat er inderdaad rekening wordt gehouden met het hele huishouden. Tot slot, wat betreft het aantal aangiftes bij de politie: wanneer een fiets tijdens een inbraak gestolen wordt, is het normaal om geen afzonderlijke klacht in te dienen voor fietsdiefstal. Dit zal waarschijnlijk de schatting van niet-aangifte vertekenen (*d.w.z.* overschatting).

De gewestelijke veiligheidsenquête heeft het voordeel dat exact wordt bepaald op welk type fietsdiefstal de enquête gericht is. Dit vermindert de onzekerheid over mogelijke effecten die verband houden met de interpretatie van de vraag. Het maakt het ook mogelijk om een substeekproef te identificeren van frequente fietsgebruikers in Brussel. Hierdoor kan een direct verband gelegd worden tussen fietsdiefstal en fietsgebruik. De schatting is van dezelfde orde van grootte als die van Pro Velo, op voorwaarde dat de resultaten worden geëxtrapoleerd naar 1 jaar.

2.2.3 Schatting van de prevalentie van fietsdiefstal en het dark number



Bij tussen de 12% en 15% van de fietsers is de afgelopen 12 maanden een fiets gestolen.

Volgens de gewestelijke veiligheidsenquête en de enquête van Pro Velo is het risico dat een fiets wordt gestolen erg hoog bij mensen die hun fiets vaak gebruiken. De cijfers van de veiligheidsmonitor zijn moeilijk te bespreken zonder rekening te houden met het aantal mensen in het huishouden en de context van de fietsdiefstal. Onder frequente fietsers ligt de prevalentie van slachtofferschap tussen 12% en 15%. Er moet echter worden opgemerkt dat de steekproeven nog steeds relatief klein zijn.



Tussen 37% (VM) en 60% (GVE) van de fietsdiefstallen wordt aangegeven bij de politie

Volgens de veiligheidsmonitor is de schatting van het aantal mensen dat geen aangifte doet van fietsdiefstal overschat, omdat steps ook in de vraag zijn opgenomen, de vraag op het huishouden gericht is en diefstal uit woningen ook wordt meegeteld. Aangezien de gewestelijke veiligheidsenquête alleen rekening houdt met fietsdiefstal in de openbare ruimte, adviseren we om deze te interpreteren als een lage schatting van het aantal mensen dat geen fietsdiefstal rapporteert. Op basis hiervan kunnen we een ruime schatting geven voor het dark number in verband met fietsdiefstal: tussen 37% en 60% van de mensen doet geen aangifte bij de politie. Politie-statistieken zouden dus tussen 37% en 60% van de werkelijkheid dekken.



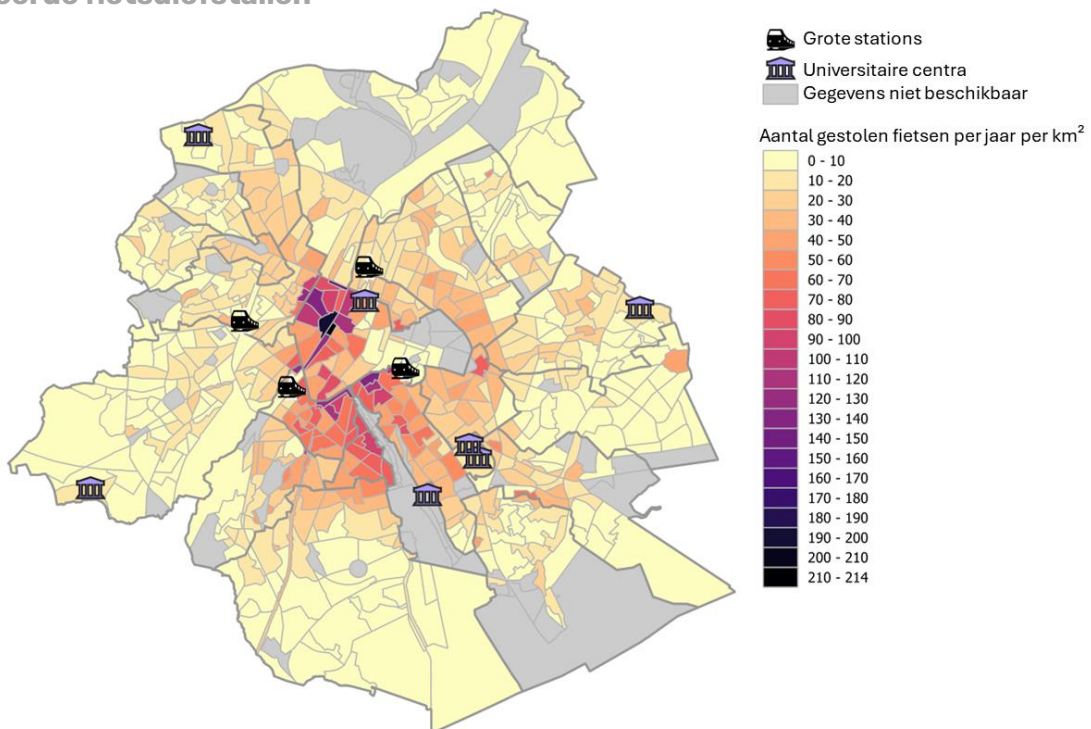
Tussen 8.335 en 13.500 fietsen gestolen in het BHG in 2023

Op basis van deze schatting en het aantal van 5.001 gerapporteerde fietsdiefstallen, kunnen we veronderstellen dat er in 2022 waarschijnlijk tussen de 8.335 en 13.500 fietsdiefstallen waren in het Brussels Gewest.

2.3 Een beeld van fietsdiefstal op basis van politiegegevens

Hoewel politiestatistieken slechts een deel van het beeld geven, zijn ze toch nuttig om fietsdiefstal te analyseren. Uit de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG), die alle aangiften geregistreerd door de geïntegreerde politiediensten bevat, kunnen de pv's met betrekking tot fietsdiefstal (zowel in de private als in de openbare ruimte) worden gehaald. Om een onderscheid te kunnen maken tussen diefstal in private en openbare ruimten (bestemming) en om informatie te hebben over het aantal gestolen fietsen of over de locatie van de diefstal, werd een extractie uit het ANG uitgevoerd door de Coördinatie- en steundirecties (CSD Brussel). Het is belangrijk om op te merken dat feiten van fietsdiefstal niet altijd nauwkeurig geografisch gelokaliseerd zijn. Door deze onnauwkeurigheid in de codering hebben de kaartjes een beperking. Op gewestelijk niveau is de geolocalisatie van 40% van de feiten niet beschikbaar op het niveau van de statistisch sectoren.

2.3.1 Geografische spreiding van gerapporteerde fietsdiefstallen



Afbeelding 2: Kaart van fietsdiefstallen die gemeld zijn bij de politie per statistische sector. Kaart gebaseerd op geografisch gelokaliseerde gegevens voor de periode 2017 - 2022. Bron: Federale politie / CSD - 2023)

2.3.2 Fietsdiefstal in woningen (privéruimte)

Het risico dat een fiets gestolen wordt, lijkt misschien groter wanneer een fiets in de openbare ruimte achterlaten wordt, maar in werkelijkheid is het risico dat een fiets thuis of in een privéruimte gestolen wordt, eveneens zeer hoog. In 2022 bestond 52% van de aangegeven fietsdiefstallen uit diefstal in publieke ruimte en 48% uit diefstal in privéruimtes.

 **48%** van gemelde fietsdiefstallen vinden plaats in privéruimte.

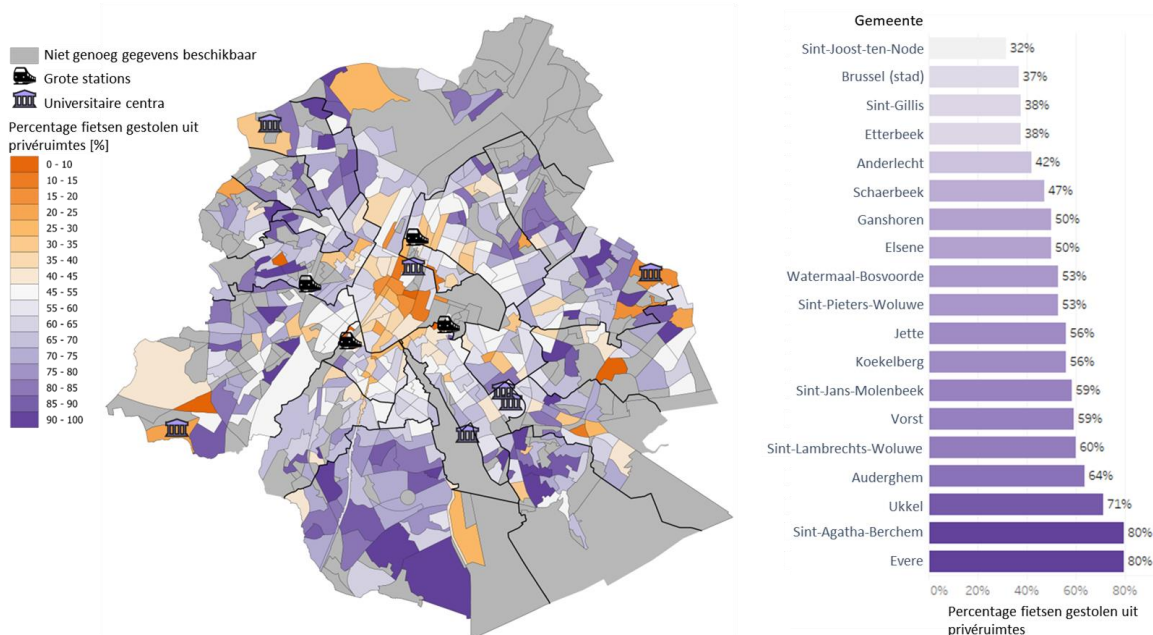
Afbeelding 3 toont het aandeel van de aangegeven fietsdiefstallen die hebben plaatsgevonden in privéruimtes, uitgesplitst naar statistische sector. Dit is mogelijk door fietsdiefstalgegevens van meerdere jaren (2017 - 2022) samen te voegen, maar is afhankelijk van de geolokalisatiegraad. De figuur geeft ook het aandeel fietsen weer dat in 2022 in privéruimtes gestolen werd per gemeente (geen geolokalisatieprobleem in dit geval). In het centrum van Brussel worden meer fietsen gestolen

in openbare dan in privéruimtes. Hoe verder we van het centrum richting de residentiële zones gaan, hoe groter het aandeel diefstallen in privéruimtes wordt. Er zijn enkele uitzonderingen op deze trend, zoals ter hoogte van de Heizel en bepaalde universitaire centra (Erasmus, Alma, UZ Brussel), die minder residentiële zones bevatten dan hun omgeving.

Op basis van de beschikbare informatie in de pv's over de bestemming van de fietsdiefstal, is het mogelijk om de risicoplatsen voor fietsdiefstal meer specifiek te bepalen in residentiële zones. Tabel 1 toont de top 5 meest frequente bestemmingen voor de gegevens van 2017-2022. Diefstallen uit kelders komen het meest voor. Gedeelde ruimten, zoals gedeelde garages en inkomhallen, vormen ook risicovolle locaties. Het is belangrijk om op te merken dat deze schattingen afhankelijk zijn van de kwaliteit van de codering van de pv's.

Tabel 1. Top 5 bestemmingen voor fietsdiefstal in private ruimten (CSD-gegevens 2017-2022)

TOP 5 BESTEMMINGEN VOOR FIETSDIEFSTAL (EXCLUSIEF DE OPENBARE RUIMTE)	
KELDERS	14%
GEDEELDE GARAGE	13%
INDIVIDUELE GARAGE	12%
APPARTEMENT FLAT/STUDIO	12%
GEMEENSCHAPPELIJKE RUIMTE (INKOMHAL)	9%



Afbeelding 3. Percentage gerapporteerde fietsdiefstallen in privéruimten Geaggregeerde gegevens 2017-2022 (Bron: Federale politie / CSD - 2023)

Bij fietsdiefstallen in woningen worden meestal meerdere fietsen gestolen. De plaatsen waar de meeste fietsen worden gestolen zijn tuinhuisjes (gemiddeld 1,6 gestolen fietsen) en huizen/villa's (gemiddeld 1,5 gestolen fietsen).



7% van de inbraken waarbij de enige buit een fiets was

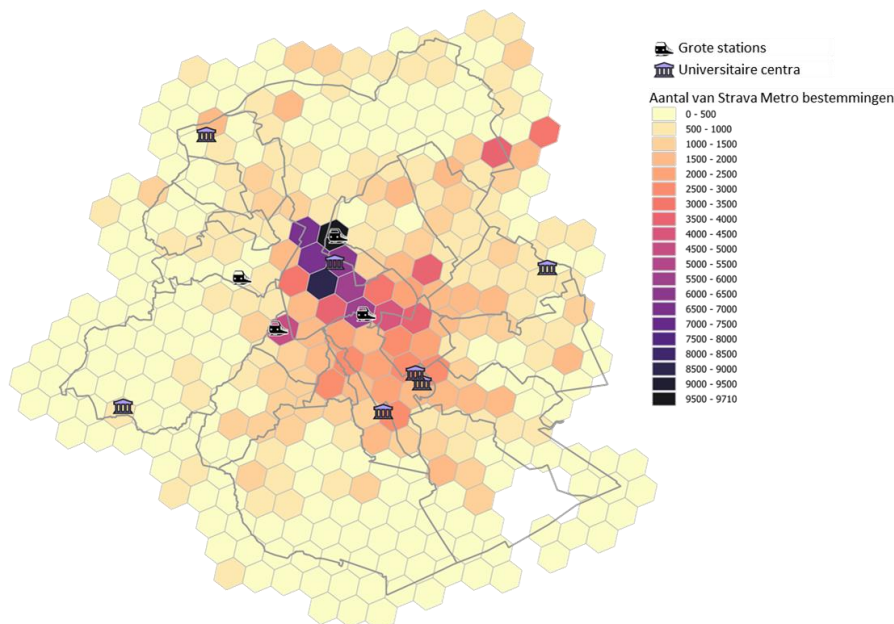
Door de gestolen buit bij inbraken te analyseren via een specifieke ANG-extractie, kon de CSD de inbraken identificeren waarbij een fiets de enige buit was. 7% van de inbraken in de periode tussen januari 2019 en april 2022 had een fiets als enige buit. In dezelfde periode schatte de CSD dat in 11% van de gevallen ten minste één fiets deel uitmaakte van de buit bij de inbraken.

2.3.3 Fietsdiefstal in relatie tot gebruik

Om het verband tussen fietsgebruik en fietsdiefstal te analyseren, vergelijken we de ruimtelijke en temporele variabiliteit van vastgestelde fietsdiefstallen (uit politiestatistieken) per gemeente en per jaar met de variabiliteit van de fietsparkeerfrequentie in de gemeenten.

Strava Metro-gegevens als indicatie voor fietsparkeerfrequentie

Als indicatie voor de fietsparkeerfrequentie gebruiken we gegevens van de Strava-applicatie, een populaire applicatie om fysieke activiteit te registreren. De Strava Metro^[14] gegevensbank gebruikt niet-geïdentificeerde en geaggregeerde gegevens van gebruikers die de Strava-applicatie gebruiken bij hun verplaatsingen per fiets. Actieve leden van de gemeenschap die ervoor kozen om hun verplaatsingen op Strava op te volgen, geven anoniem alle gegevens van Metro door en kunnen zo helpen om routes te analyseren. Strava-gegevens bevatten gegevens over zowel vrijetijds- als woonwerkverplaatsingen. Verschillende studies^[15] hebben de waarde van een dergelijke gegevensbank voor het bestuderen van fietsverplaatsingen aangetoond. Als onderdeel van onze analyse gebruiken we zogenaamde bestemmingsgegevens, waarmee we de bestemmingen van gebruikers kunnen visualiseren, d.w.z. waar fietsers hun fiets voor een paar uur parkeren. Op die manier kunnen we de gebieden waar fietsers het vaakst stoppen, visueel in kaart brengen. Afbeelding 4 toont de bestemmingsgegevens uit de Strava Metro-gegevensbank voor de periode 2019 tot 2021. Een snelle blik hierop onthult een patroon dat lijkt op de spreiding van fietsdiefstal. Hieronder volgt een meer gedetailleerde vergelijking.



Figuur 4: Aantal keer dat elke zone een bestemming was voor gebruikers van de STRAVA-toepassing (gegevens voor 2019 - 2021) (Bron: STRAVA Metro - 2024).

14. <https://metro.strava.com>

15. Kyuhyun Lee & Ipek Nese Sener (2021) Strava Metro data for bicycle monitoring: a literature review, Transport Reviews, 41:1, 27-47, DOI: 10.1080/01441647.2020.1798558

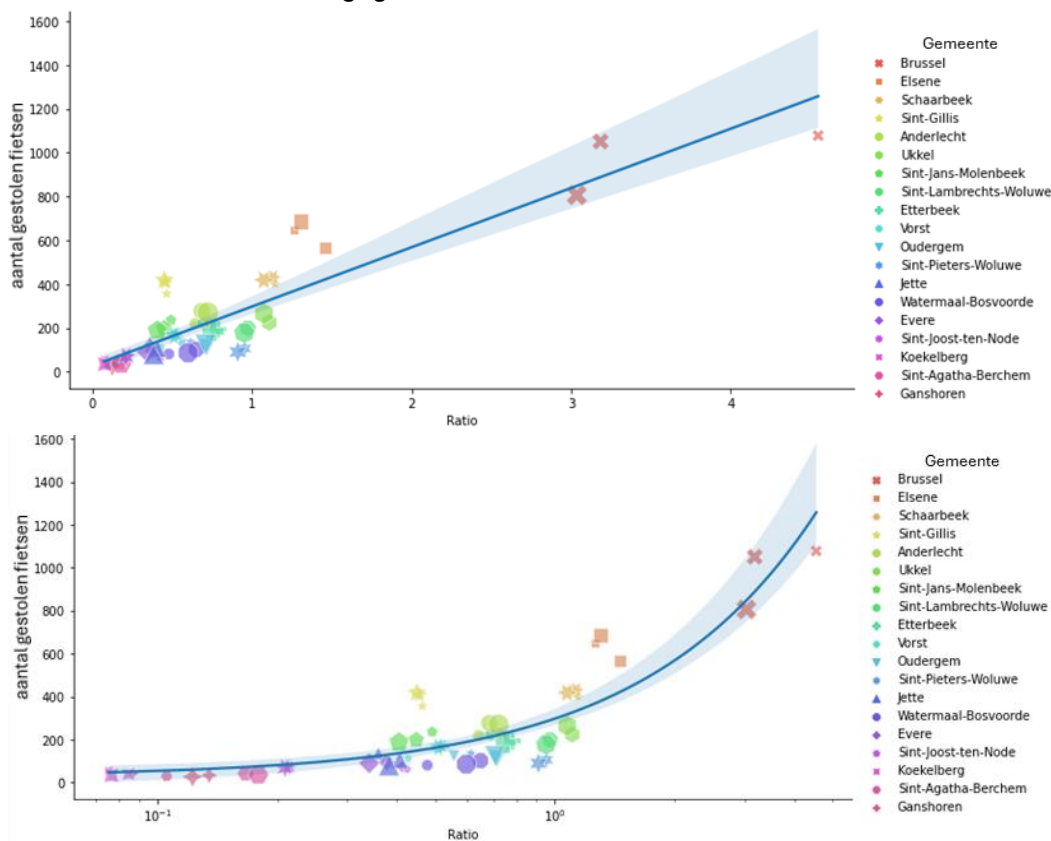
Vergelijking tussen parkeerfrequentie en fietsdiefstal

Om een vergelijking te kunnen maken tussen de spreiding van fietsdiefstallen en de parkeerfrequentie, zijn de Strava Metro-gegevens en de fietsdiefstalincidenten geaggregeerd op gemeentenniveau voor de 3 beschikbare gegevensjaren (2019 - 2021). Dit maakt het mogelijk om de onzekerheden te minimaliseren die worden veroorzaakt door het gebrek aan geolokalisatie (geen geolokalisatiefouten op gemeentenniveau) in de pv's en het lage aantal bestemmingsgegevens in bepaalde zones.

Voor elke gemeente vergelijken we het aantal fietsdiefstallen en het aantal keer dat het gebied een bestemming was voor fietsers die Strava gebruiken. Voor de Strava-gegevens wordt het aantal keren dat een gemeente een bestemming was gedeeld door het totale aantal Strava-gebruikers. Op die manier wordt er rekening gehouden met het aantal gebruikers dat van jaar tot jaar kan variëren. Dit maakt het mogelijk om ruimtelijke variabiliteit te analyseren. Het feit dat we 3 jaar aan gegevens hebben, stelt ons ook in staat om temporele variabiliteit in de gegevens te

introduceren. De vergelijking wordt getoond in Afbeelding 5 met de bijbehorende lineaire regressie. Voor een betere zichtbaarheid is de afbeelding opgesplitst en wordt de x-as gepresenteerd op een logaritmische schaal (met dezelfde lineaire regressie).

Een vergelijking tussen het aantal fietsdiefstallen en de frequentie voor fietsparkeren toont een sterke lineaire relatie ($r^2=0,77$, $p<<0,001$) tussen de twee, wat het belang van het verband tussen gebruik en diefstal op het Brusselse grondgebied bevestigt. Zo suggereert de lineaire relatie, gekenmerkt door een correlatiecoëfficiënt r^2 van 0,77, dat 77% van de hier waargenomen variabiliteit in fietsdiefstal verklaard kan worden door variabiliteit in fietsgebruik. De vergelijking houdt rekening met alle fietsdiefstallen die bij de politie zijn gemeld. Als we een onderscheid maken tussen diefstal in de openbare ruimte en diefstal in de privéruimte, zien we een sterkere correlatie tussen de bestemmingsfrequentie en fietsdiefstal voor diefstallen in de openbare ruimte ($r^2=0,81$, $p<<0,001$) en een minder sterke correlatie tussen de bestemmingsfrequentie en diefstallen in de privéruimte ($r^2=0,64$, $p<<0,001$), wat duidt op een sterker verband in de openbare ruimte.



Afbeelding 5: Correlatie tussen het aantal gestolen fietsen (privé- en openbare ruimte) en de bestemmingsfrequentie. $r^2=0,77$ $p<<0,001$ (Bronnen: Federale Politie / CSD - 2023 & STRAVA Metro - 2024)

3 Fietsdiefstal in het BHG voorkomen en bestrijden

Met het oog op de uitdagingen die de toename van het fietsgebruik met zich meebrengt, zijn er de afgelopen jaren in het BHG een aantal initiatieven gelanceerd om fietsdiefstal te voorkomen en te bestrijden. We zullen er hieronder een paar bekijken.

Beveiligd parkeren: meer dan 4.000 beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen

Een beveiligde parkeerplaats voor fietsen vermindert het risico op diefstal doordat het moeilijker wordt om een fiets te stelen. In Brussel is het aantal beveiligde fietsparkeerplaatsen gestegen van 428 (in 2014) naar 3.258 (in 2020) dankzij de verschillende beveiligde oplossingen die nu worden aangeboden (Park and Ride parkeerplaatsen, fietsboxen, parkings bewoners). Het aanbod wordt ook beheerd via een online platform dat werd ontwikkeld door Cyclo parking en ondertussen is overgenomen door parking.brussels^[16]. Via dit platform kunnen de bewoners het aantal beschikbare plaatsen op het Brusselse grondgebied bekijken alsook aanvragen indienen voor de plaatsing van fietsboxen. Deze toename en diversificatie van het aanbod is aanzienlijk. In Frankrijk bijvoorbeeld zijn er naar schatting 10.000 stedelijke en residentiële plaatsen verspreid over het hele land^[17].

Als onderdeel van het Good Move-plan (2020-2030) van het Brussels Gewest heeft het gewest ook een Masterplan Fietsparkeren ontwikkeld, met als doel beveiligde parkeervoorzieningen te installeren in het hele Brussels Gewest. Dit omvat onder meer maatregelen om de bestaande regelgeving te wijzigen waardoor het mogelijk wordt het aantal fietsplaatsen in nieuwe woon- of kantoorgebouwen te verhogen alsook het aantal beveiligde plaatsen in grote stations.

Tot slot, gaat Brussel Mobiliteit verder met het innoveren om beveiligde fietsparkings aan te bieden met beveiligde fietsslots op straat. Vanaf het voorjaar van 2024 wordt een pilootproject uitgevoerd waarbij innovatieve oplossingen worden getest voor het vastzetten van fietsen op straat. Hiervoor wordt samengewerkt met 2 privé-operatoren die zeer resistente verbonden slots aanbieden.

Fietsmarkering

Fietsmarkering is een doeltreffende preventieve maatregel die dieven afschrikt, het gemakkelijker maakt om gestolen fietsen te identificeren, een eigendomsbewijs voorziet en de kans verhoogt om gestolen fietsen terug te vinden. In Brussel is de website mybike.brussels^[18] het fietsregistratieplatform van het Brussels Gewest. Het platform maakt het mogelijk om een fiets te registreren en te identificeren met een sticker om het risico op diefstal te verkleinen. Sinds de oprichting heeft de dienst 47.000 fietsen geïdentificeerd (maart 2024). Volgens parkeertellingen uitgevoerd door Pro Velo had 6% van de fietsen die in 2023 werden waargenomen een "MyBike" sticker^[19]. Een initiatief dat bijdraagt aan een betere identificatie van teruggevonden gestolen fietsen. Volgens het CSD was 36,3% van de teruggevonden gestolen fietsen in 2022 perfect identificeerbaar, in vergelijking met 20% in 2019. In totaal konden 306 teruggevonden gestolen fietsen, teruggegeven worden aan hun eigenaren dankzij de MyBike-sticker^[20].

Het Brusselse platform zal worden uitgebreid naar het hele land en moet het gemakkelijker maken om de eigenaar van een gestolen fiets op te sporen tussen de verschillende gewesten. Het operationeel maken van dit systeem op nationaal niveau is gepland voor april 2024.

ULOCK-project

De strijd tegen fietsdiefstal wordt zeer ernstig genomen door de politiezones in het Brussels Gewest, hetzij door specifieke initiatieven als

16. https://parking.brussels/nl/smart_parking/cycloparking

17. INDDIGO-ADEME. 2021. [Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos – Cahier technique sur le stationnement sécurisé de vélos](#). p53.

18. <https://mybike.brussels/>

19. Fietsobservatorium in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, – [TELLINGEN EN GEGEVENSANALYSE, rapport 2023](#). Pro Velo.

20. <https://www.gracq.org/actualites-du-velo/mybike> (geraadpleegd op 10/04/2024)

onderdeel van hun zoneplan, hetzij als onderdeel van hun reguliere werkzaamheden.

Een van de bestaande initiatieven is het ULOCK-project, dat wordt ondersteund door de 6 politiezones en tot doel heeft de acties van deze 6 zones te harmoniseren. Dit moet leiden tot een effectievere bestrijding van fietsdiefstal en het wegnemen van de obstakels die het politiewerk op dit gebied belemmeren. De acties van het project omvatten de invoering van een gemeenschappelijke operationele nota voor de 6 zones, de oprichting van een Veloflic-platform (dat al bestaat voor de politiekezone POLBRU) voor het opsporen van de eigenaar van een gestolen fiets die ongemarkeerd wordt aangetroffen en, op een originelere manier, de invoering van een procedure voor de valorisatie van niet-teruggewonnen gestolen fietsen via een procedure voor inbeslagname en teruggave. Dit laatste zou het niet alleen mogelijk maken om de gevonden fietsen op te waarderen door ze aan mensen te geven die ze kunnen gebruiken, maar zou ook opslagruimte - die de strijd tegen diefstal kan vertragen - in de gebouwen van politiezones vrijmaken. Daarnaast zou dit ook helpen om het politiewerk in de strijd tegen fietsdiefstal waardevoller te maken. Fietsdiefstal, dat in de meeste gevallen wordt beschouwd als gewone diefstal, wordt immers zelden vervolgd door het openbaar ministerie en kan een negatieve invloed hebben op het politiewerk. Teruggewonnen gestolen fietsen opwaarderen door ze aan mensen te geven die er geen hebben, zou daarom een manier zijn om het politiewerk waardevoller te maken.

4 Conclusies

Door verschillende gegevensbronnen samen te brengen, geeft deze analyse een algemeen beeld van het fenomeen fietsdiefstal in het BHG. Uit de analyse kwamen een aantal belangrijke bevindingen over fietsdiefstal naar voren.

De fiets is een "populair item" om te stelen, vooral in stedelijke gebieden waar ze overal aanwezig zijn.

Brussel is geen uitzondering op deze regel al wijst niets erop dat fietsdiefstal in Brussel vaker voorkomt dan in andere grote steden. De bestaande literatuur^{[21][22]} en de hier gemaakte korte vergelijking suggereren echter dat het fenomeen waarschijnlijk zal toenemen naarmate het gebruik toeneemt.

De relatie tussen gebruik en diefstal is in het BHG aangetoond door te kijken naar de bestemmingen van fietsers en het aantal fietsdiefstallen. De relatie tussen gebruik en diefstal is het sterkst in openbare ruimtes, maar geldt ook voor private ruimtes. Gezien het belang van de correlatie tussen de twee, zal het nodig zijn om op een nauwkeurige manier rekening te kunnen houden met het gebruik (rekening houdend met de variabiliteit in tijd en ruimte) om de effecten van acties ter voorkoming en bestrijding van fietsdiefstal te kunnen beoordelen. Hoewel deze oefening op een geaggregeerd niveau wordt gebruikt, illustreert het de waarde van het ontwikkelen van gegevensbanken die door burgers worden gevoed, zoals Strava Metro, om zo fietsdiefstal op basis van bestemmingen te kunnen voorkomen.

Het fenomeen fietsdiefstal, zoals gedefinieerd in de politiestatistiek, is inclusief diefstallen van fietsen in uiteenlopende situaties. Dit wordt in deze analyse met name geïllustreerd door de geografische spreiding van diefstal in woningen versus diefstal in openbare ruimtes. Het centrum van Brussel wordt meer getroffen door diefstal in openbare ruimtes, terwijl de rand meer te maken heeft met diefstal in woningen. Woninginbraken komt vaak voor in heel Brussel. Het is daarom van cruciaal belang om de preventieboodschappen rond dit thema te intensiveren door de bewoners aan te moedigen om diefstal in privéruimtes te beperken door fietsen steeds vast te maken. Deze boodschap moet op grotere schaal worden verspreid in de randgemeenten, waar het aandeel fietsen die op privéterrein worden gestolen het grootst is.

21. *Ibid* Héran Frédéric, 2003.

22. *Ibid* Le vol de vélos en France - volledige studie, adma, 2023.

Wat diefstal in woningen betreft, wijzen de CSD-analyses op inbraken waarbij de enige buit een fiets is (7% van de inbraken voor de periode tussen januari 2019 en april 2022). Dit suggereert dat fietsdiefstal zeer georganiseerd is en dat bepaalde waardevolle fietsen het doelwit zijn. Dit soort diefstal maakt geen deel uit van de opportunistische dynamiek die gewoonlijk met fietsdiefstal wordt geassocieerd en vereist speciale aandacht en passende acties.

Op basis van bestaande veiligheidsenquêtes werd een ruime schatting gemaakt van het aantal gerapporteerde fietsdiefstallen, wat de meest solide schatting is die beschikbaar is voor het Brussels grondgebied. Het aantal gestolen fietsen in de politiestatistiek vertegenwoordigt 40% tot 63% van het werkelijke aantal.

Zonder volledig te willen zijn, volgen hier enkele van de belangrijkste initiatieven die in het BHG bestaan om fietsdiefstal te voorkomen en te bestrijden, waaruit blijkt dat de autoriteiten zich bewust zijn van het probleem. Gezien de toename van het fietsgebruik en de gewestelijke verwachtingen van een groeiende modal shift naar de fiets, is het

cruciaal om bestaande preventie-initiatieven van alle betrokken overheden te blijven ondersteunen en ontwikkelen. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan politie-initiatieven zoals het initiatief als onderdeel van het ULOCK-project. Het gaat om een originele, gecoördineerde en transversale aanpak om fietsdiefstal tegen te gaan en verdient de steun van de gewestelijke autoriteiten.

Tot slot is het moeilijk om de beschikbare cijfers over fietsdiefstal te interpreteren, omdat er zo nauwkeurig mogelijk rekening moet worden gehouden met het gebruik en met de verschillende soorten fietsdiefstal. In een recent overzicht van de bestaande literatuur over fietsdiefstal benadrukte de Académie des Mobilités Actives dat het moeilijk is om de impact van antidiefstalmaatregelen op het aantal diefstallen te beoordelen, omdat de belangrijkste factor die diefstal beïnvloedt, het gebruik is^[23]. Om veranderingen in fietsdiefstal in het BHG te kunnen volgen, zijn nauwkeurige gegevens over gebruik en diefstal nodig, evenals een methodologie waarmee diefstal kan worden bestudeerd in relatie tot gebruik.

23. *Ibid* Le vol de vélos en France - volledige studie, adma, 2023.

Dankwoord

De auteurs willen graag iedereen bedanken die heeft bijgedragen aan deze analyse door kwantitatieve gegevens en kwalitatieve inzichten te verschaffen die essentieel zijn voor een goed begrip van de kwestie, in het bijzonder de CSD van het Brussels arrondissement. De auteurs willen ook STRAVA METRO bedanken voor hun toestemming om analyses op basis van de gegevens te publiceren.



Auteurs: Jean-Lionel Lacour (safe.brussels), Laurent Lanthier (Federale Politie/Coördinatie en Steun Directie Brussel), Lucas Leprince (safe.brussels)

Directie van het Brussels Observatorium voor Preventie en Veiligheid:

Contact: safe.brussels - Tel: +32 (0) 507 99 11 - contact@safe.brussels - de Lignestraat 40 - 1000 Brussel

Voor meer informatie over Focus nr. "Fietsdiefstal in het Brussels Gewest":
www.safe.brussels

© safe.brussels 2024 Alle rechten
voorbehouden
D/2024/14.168/8

Verantwoordelijke uitgever: Sophie LAVAUX, directeur-generaal - de Lignestraat 40 - B-1000 Brussel

Gehele of gedeeltelijke reproductie van deze Focus is toegestaan op uitdrukkelijke voorwaarde dat de bron duidelijk wordt vermeld in de vorm "Observatory, Fietsdiefstal in het Brussels Gewest, Focus van het Observatorium - nr. 4, Brussel: safe.brussels, 2024".

Bijlage

Tabel A.1. Slachtofferschap en klachten: Diefstal van een fiets of step volgens samenstelling van het huishouden
Bron: Federale Politie / DRI

GEZINSSAMENSTELLING	JA, IN MIJN EIGEN POLITIEZONE [%]	JA, IN EEN ANDERE POLITIEZONE [%]	NEE [%]	TOTALE FREQUENTIE (=100%)
1	7.77	3.10	89.13	1290
2	7.81	2.58	89.60	1632
3	8.83	3.06	88.11	919
4	10.16	3.24	86.60	907
>4	13.35	3.75	82.90	829
TOTAAL	9.23	3.08	87.69	5745