

2016

‘Met een mond vol tanden én zonder fiets’

Een exploratief en vergelijkend onderzoek naar de aanpak van fietsdiefstal binnen Nederlandse gemeenten ten behoeve van een inventarisatie van maatregelen.



Foto: Robert Oosterbroek

Reus, Ramón de
Gemeente Utrecht
Afdeling Veiligheid
2-9-2016



Gemeente Utrecht

Voorwoord

Voor u ligt een onderzoek naar het beleid en maatregelen in de aanpak van fietsdiefstal binnen Nederlandse gemeenten. Het is een eindproduct vanuit mijn derdejaars stage voor de studie Integrale Veiligheidskunde. Deze heb ik binnen de gemeente Utrecht op afdeling Veiligheid mogen lopen. In dit onderzoek ben ik opzoek gegaan naar de aanpak van fietsdiefstal op beleidsmatig niveau en de uitvoering ervan op operationeel niveau. Het doel ervan was om beleid en maatregelen ten aanzien van fietsdiefstal binnen Nederlandse gemeenten uit de onderzoekspopulatie te inventariseren. Ik heb daarvoor vele beleidsdocumenten van de betreffende gemeenten mogen lezen en interviews met respondenten mogen afnemen.

Uit zowel de beleidsdocumenten als uit de interviews is gebleken dat fietsdiefstal een zeer diffuus en dynamisch delict is. Dat verklaart tevens ten dele waarom fietsdiefstal in zijn totaliteit lastig is aan te pakken en dat maatregelen zeer uiteenlopen op de diverse facetten van het delict. Om die reden geeft dit onderzoek een drietal elementen die van groot belang zijn in de integrale aanpak van fietsdiefstal. Daarnaast biedt dit onderzoek een uitvoerig beschreven inventarisatie van uiteenlopende maatregelen tegen fietsdiefstal.

Ik tracht met dit onderzoek de gemeente Utrecht inzicht te geven in (nieuwe) mogelijkheden ten aanzien van beleid en maatregelen omtrent fietsdiefstal. Daarnaast hoop ik een creatief denkproces te activeren waarmee de gemeente Utrecht zelf ook nieuwe maatregelen ontwikkelt om fietsdiefstal effectief aan te pakken.

Dit onderzoek is van grote waarde geweest voor mijn kwalificatie tot beginnend beroepsbeoefenaar. Ik heb met dit onderzoek zowel inhoudelijk als processueel veel geleerd waarbij ik tevens met veel plezier aan het onderzoek heb gewerkt.

Een woord van dank gaat allereerst uit naar alle respondenten voor hun bijdrage aan de totstandkoming van dit onderzoek. Ook ben ik mijn stagebegeleiders Henk Knol en Margriet Straathof zeer erkentelijk. Zij hebben mij gedurende de stageperiode begeleid in mijn ontwikkeling waar ik op persoonlijk vlak veel van geleerd heb. Tot slot ben ik David de Kramer dankbaar voor zijn gegeven inzichten op onderzoekstechnisch vlak.

Ik wens u veel leesplezier,

Ramón de Reus,

Utrecht, 2 september 2016

'Met een mond vol tanden én zonder fiets'

De titel van dit onderzoek verwijst naar het gevoel dat slachtoffers van fietsdiefstal in veel gevallen ervaren. Ook uit persoonlijke ervaring sta je als eigenaar van de fiets vreemd te kijken wanneer de fiets bij terugkomst niet meer op de plek staat waar je deze gestald had.

Op dat moment slaat de twijfel toe. Het is immers denkbaar dat je de fiets tóch op een andere plek geparkeerd hebt dan je je herinnert. Met een beetje hoop zoek je nog naar de fiets op andere, mogelijke plekken. Na enige tijd zoeken kom je er dan toch achter dat je slachtoffer geworden bent van fietsdiefstal.

Met een mond vol tanden van verbazing bedenk je hoe dit heeft kunnen gebeuren. Met frustratie besluit je vervolgens maar met een andere vervoersoptie op je bestemming te raken. Uiteraard zonder fiets, die is gestolen...

Inhoudsopgave

1. Inleiding	8
1.1 Aanleiding	8
1.2 Probleemstelling	9
1.3 Onderzoeksdoel en onderzoeksvragen	11
1.4 Onderzoeksmethoden	13
1.5 Relevantie	13
1.6 Leeswijzer.....	14
 2. Theoretisch kader	 15
2.1 Modus Operandi.....	15
2.2 Daderkenmerken.....	16
<i>2.2.1 Fietsendieven en hun motieven</i>	<i>16</i>
2.3 Slachtofferkenmerken	18
<i>2.3.1 Gevoelens en gedrag.....</i>	<i>18</i>
<i>2.3.2 Herhaaldelijk slachtofferschap.....</i>	<i>20</i>
<i>2.3.3 Aangiftebereidheid.....</i>	<i>20</i>
2.4 Doelwitkenmerken	20
2.5 Omgevingskenmerken.....	22
<i>2.5.1 Geografische benadering.....</i>	<i>22</i>
<i>2.5.2 Risicobesmetting.....</i>	<i>23</i>
<i>2.5.3 Routine Activity & CRAVED</i>	<i>23</i>
<i>2.5.4 Parking</i>	<i>25</i>
<i>2.5.5 Sociale controle en cameratoezicht.....</i>	<i>25</i>
<i>2.5.6 Verplaatsingsdelict.....</i>	<i>25</i>
2.6 Veiligheidsketen.....	26
2.7 Reductietechnieken	26
2.8 Drie sporenaanpak	27
2.9 Inventarisatie van nieuwe maatregelen.....	27
2.10 Conclusie	27

3. Methodologische verantwoording	29
3.1 Onderzoeksmethoden	29
3.1.1 Literatuuronderzoek.....	29
3.1.2 Veldonderzoek.....	29
3.2 Onderzoekspopulatie	30
3.3 Methodologische reflectie	31
3.4 Conclusie	32
 4. Beleid en maatregelen fietsdiefstal.....	33
4.1 Bewustzijn fietsers	35
4.1.1 Proactie	35
4.1.2 Preventie.....	36
4.1.3 Preparatie	39
4.2 Organisatie	41
4.2.1 Proactie	41
4.2.2 Preparatie	45
4.3 Toezicht.....	45
4.3.1 Preventie.....	45
4.4 Fysieke maatregelen.....	47
4.4.1 Proactie	47
4.4.2 Preventie.....	48
4.5 Opsporing.....	48
4.5.1 Preventie.....	48
4.5.2 Preparatie	49
4.5.3 Repressie	50
 5. Conclusies	54
5.1 Bewustzijn	54
5.1.1 Proactie	54
5.1.2 Preventie.....	54
5.1.3 Preparatie	56
5.2 Organisatie	57
5.2.1 Proactie	57

5.2.2 Preparatie	58
5.3 Toezicht.....	58
5.3.1 Preventie.....	58
5.4 Fysieke maatregelen.....	59
5.4.1 Proactie	59
5.4.2 Preventie.....	61
5.5 Opsporing.....	61
5.5.1 Preventie.....	61
5.5.2 Preparatie	61
5.5.3 Repressie	62
 6. Aanbevelingen	 64
6.1 Synopsis	64
6.1.1 Structurele inzet maatregelen.....	64
6.1.2 Afvuren van een schot hagel.....	65
6.1.3 Innovatief en creatief omgaan met belemmeringen en maatregelen	66
6.1.4 Voorbeschouwing maatregel specifieke aanbevelingen	66
6.2 Bewustzijn	68
6.2.1 Proactie	68
6.2.2 Preventie.....	68
6.2.3 Preparatie	70
6.3 Organisatie	70
6.3.1 Proactie	70
6.3.2 Preparatie	72
6.4 Toezicht.....	72
6.4.1 Preventie.....	72
6.5 Fysieke maatregelen.....	73
6.5.1 Proactie	73
6.5.2 Preventie.....	74
6.6 Opsporing.....	75
6.6.1 Preventie.....	75
6.6.2 Preparatie	75
6.6.3 Repressie	76

Literatuurlijst	79
-----------------------	----

Bijlage 1: Uitwerkingen literatuur en interviews respondenten	82
--	-----------

Gemeente Dordrecht (Uitwerking 1)	82
Gemeente Maastricht (Uitwerking 2)	86
Gemeente 's-Hertogenbosch (Uitwerking 3).....	88
Gemeente Groningen (Uitwerking 4)	89
Gemeente Zwolle (Uitwerking 5)	90
Gemeente Nijmegen (Uitwerking 6).....	91
Gemeente Tilburg (Uitwerking 7)	91
Gemeente Eindhoven (Uitwerking 8)	95
Gemeente Delft (Uitwerking 9).....	98
Gemeente Amersfoort (Uitwerking 10)	99
Gemeente Vlieland (Uitwerking 11).....	101
Gemeente Amsterdam (Uitwerking 12).....	101
Gemeente Den Haag (Uitwerking 13)	102

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De directe aanleiding voor dit onderzoek is de forse stijging van het aantal aangiftes van fietsdiefstal voor de Utrechtse wijk Binnenstad in 2015. In 2014 lag het aantal aangiftes nog op 907 voor deze wijk. Dat aantal is over 2015 gestegen naar 1127. Daarmee zijn het aantal aangiftes van fietsdiefstal in 2015 ten aanzien van 2014 met 24% gestegen. Overigens zal het werkelijke aantal gestolen fietsen hoger liggen doordat de aangiftebereidheid voor dit delict laag is.

Een lichtere stijging van het aantal aangiftes doet zich overigens gemeente breed voor sinds 2011 en speelt mee als indirecte aanleiding voor dit onderzoek. Het onderzoek zal voor de wijk Binnenstad uitgevoerd worden, omdat in deze wijk de toename het grootst is.

Door deze toenames wilt de gemeente Utrecht meer aandacht besteden aan de aanpak van fietsdiefstal. Dit heeft zij onder andere bewerkstelligd door het opzetten en aanbieden van een stageplaats voor Hbo Integratie Veiligheidskunde van de Hogeschool Utrecht. Ik doe dit onderzoek daarom tevens in het kader van een derdejaars specialiserende stage.

De omvang van fietsdiefstal is dermate groot dat er gemeente breed een ambitieuze doelstelling in het integraal veiligheidsplan geformuleerd is om het aantal (aangiftes van) fietsdiefstal terug te brengen tot het niveau van 2011 (Gemeente Utrecht, z.j.).

Ondanks deze doelstelling kent dit delict geen prioriteit in het integraal veiligheidsplan. Daardoor blijft de capaciteit om dit delict aan te pakken beperkt. Desalniettemin zet de gemeente al jaren in op de aanpak van fietsdiefstal, zij het met beperktere capaciteit.

Desondanks blijkt dat de cijfers van dit delict blijven stijgen en dat de inspanningen niet tot de gewenste resultaten hebben geleid. Dat leidde tot de behoefte om een meer gestructureerde aanpak van fietsdiefstal te ontwikkelen. De stedelijk adviseur veel voorkomende criminaliteit heeft in 2014 onderzoek gedaan naar de aanpak van fietsdiefstal. Het actieplan fietsdiefstal is daaruit voortgekomen en dient als eerste aanleg voor een meer gestructureerde aanpak op dit delict.

Het is van belang dat fietsdiefstal daalt, omdat de gemeente verantwoordelijkheden heeft ten aanzien van de zorg voor de veiligheid van haar inwoners. Daartoe behoort onder meer het bestrijden van criminaliteit en zo ook het tegengaan van fietsdiefstal (Gemeente Utrecht, z.j.). Als gevolg van fietsdiefstal kan immers het veiligheidsgevoel van inwoners dalen. Bovendien kan dit ertoe leiden dat mensen minder gebruik maken van hun fiets uit angst voor diefstal. Dat conflicteert in de ambitie om dé fietsstad van Nederland te worden (Gemeente Utrecht, z.j.).

Het moge aandacht verdienen dat Utrecht niet de enige gemeente is waar een stijging van het aantal aangiftes van fietsdiefstal voordoet. Dit delict is ook in diverse andere steden een zeer belastend en groot probleem.

Om de reeds genoemde diverse redenen wilt de gemeente Utrecht inzicht krijgen in het beleid op fietsdiefstal binnen andere gemeenten. Dit onderzoek spitst zich daarom op de inventarisatie van maatregelen en beleid tegen fietsdiefstal die perspectief bieden om door de gemeente Utrecht overgenomen te worden.

De opdrachtgever voor dit onderzoek is de gemeente Utrecht, afdeling veiligheid voor de wijk Binnenstad. De opdrachtnemer is hier Ramón de reus, derdejaars stagiair van de hbo-opleiding Integrale Veiligheidskunde.

1.2 Probleemstelling

In de aanleiding van dit hoofdstuk is reeds uitgelicht dat het aantal aangiftes van fietsdiefstal voor de wijk Binnenstad is toegenomen. De stijging bedraagt 24% in 2015 ten aanzien van 2014 en vormt de aanleiding voor dit onderzoek.

Fietsdiefstal is een landelijk voorkomend probleem. Over 2015 is er in totaal 106.770 keer aangifte van fietsdiefstal gedaan (Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, 2016). Steden als Amsterdam, Groningen, Zwolle, Enschede, Maastricht, Eindhoven, Tilburg, Rotterdam en Den Haag kennen grote hoeveelheden aangiftes per 10.000 inwoners (Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, z.j.). Een stijging van het aantal aangiftes is duidelijk zichtbaar voor de politie eenheid Midden-Nederland (Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, 2016). Daartoe behoort ook de gemeente Utrecht.

Binnen de gemeente Utrecht ligt het aantal aangiftes over 2015 op zo'n 4.544 (Tableau). Dit aantal zal overigens vele malen hoger liggen. Naar verwachting doet slechts 25% van de slachtoffers aangifte (CCV, 2013). Datzelfde geldt voor het landelijke aantal aangiftes.

Van het Utrechtse aantal wordt de top-3 van de meeste fietsdiefstallen door de wijken (van laag naar hoog) Oost, Noordoost en Binnenstad aangevoerd. Met respectievelijk 12%, 17% en 25% van het totale aantal over Utrecht

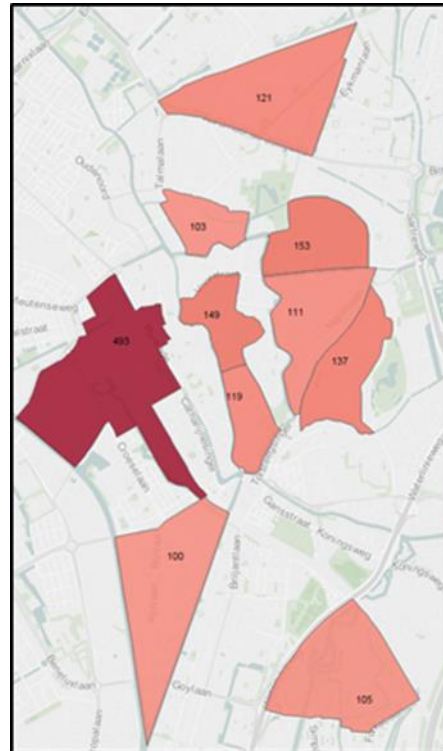
Vleuten-De Meern	125
Leidsche Rijn	104
West	350
Noordwest	526
Overvecht	322

Noordoost	778
Oost	556
Zuid	324
Zuidwest	337
Binnenstad	1.122

Tabellen met aantal aangiftes fietsdiefstal per wijk (Tableau)

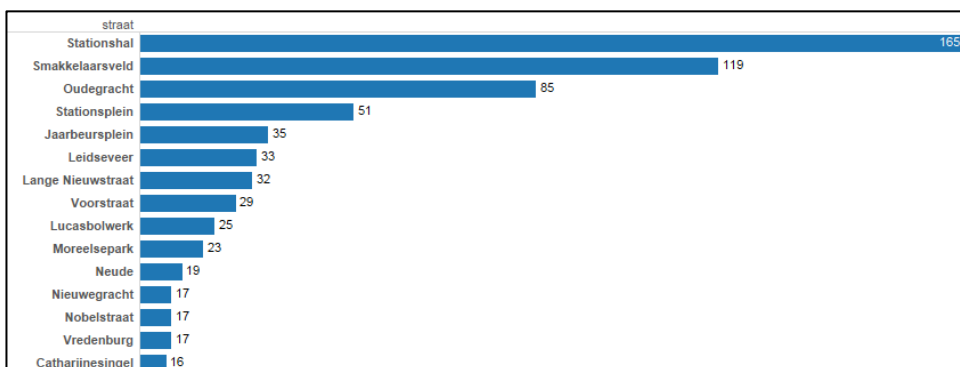
Vanaf wijkniveau valt er een verdeling te maken van fietsdiefstal op buurniveau. Hieronder staat een top-10 van buurten over heel Utrecht waarin de meeste aangiftes zijn gedaan. Deze ziet er als volgt uit:

Hoog_Catharijne, NS en Jaarbeurs	493
Wittevrouwen	153
Domplein, Neude, Janskerkhof	149
Oudwijk	137
Tuindorp	121
Lange Nieuwstraat e.o.	119
Buiten Wittevrouwen	111
Lunetten-Noord	105
Vogelenbuurt	103
Rivieren wijk	100



Vanuit de top-10 behoren drie buurten tot de wijk Binnenstad (Lange Nieuwstraat, Domplein en Hoog Catharijne). Deze buurten staan respectievelijk op de zesde, derde en eerste plaats. Samen zijn zij goed voor 761 aangiften tegenover het totaal van 4.544 voor Utrecht.

Voor de wijk Binnenstad kennen de volgende straten het grootste aantal fietsdiefstallen. De locaties met de meeste diefstallen hebben ook relatief de meest geparkeerde fietsen. Zogenaamde hotspots lijken zich te concentreren rondom het station, het Smakkelaarsveld en de Oudegracht.



Over de verdeling van fietsendiefstal over dagdelen valt het volgende te zeggen: voor de gehele stad geldt dat de dagen met de meeste aangiften de vrijdag, zaterdag zondag zijn. Respectievelijk kennen zij 692, 668 en 636 aangiften. De overige dagen zijn nagenoeg aan elkaar gelijk.

Opvallend hierbij zijn de momenten van de dagen waarop diefstal van de fiets plaatsgevonden zou hebben. In de meeste gevallen weten mensen niet goed op welk moment van de dag dat hun fiets gestolen zou zijn. Dat is in 1.218 van de gevallen zo (Tableau).

Andere dagdelen waarop de meeste fietsen gestolen zijn, betreffen de avond/nacht/ochtend dat in 957 van de gevallen betreft. Ook dat vormt een brede tijdspanne waarbij het dus lastig blijkt te zijn een duidelijk beeld te krijgen op welke momenten fietsdiefstal daadwerkelijk plaatsvindt (Tableau).

Het grote aantal fietsdiefstallen kent verstreckende gevolgen. Deze zijn te onderscheiden naar gevolgen voor slachtoffers en gevolgen voor de gemeente.

Met betrekking tot de slachtoffers van fietsdiefstal blijkt uit onderzoek van de ANWB dat 17% van de respondenten de fiets weleens laat staan in verband met het risico op slachtofferschap van fietsdiefstal. De respondenten die slachtoffer van fietsdiefstal geworden zijn, laten de fiets eerder staan (20%) en in 37% van de gevallen frequenter en langer.

Een andere reden om de fiets te laten staan is het gebrek aan een veilige plek om deze op bestemming te stallen (Ruigrok NedPanel, 2013).

Andere persoonlijke gevolgen zijn het financiële verlies en het ontstaan of een toename van onveiligheidsgevoelens. Het financiële verlies vormt de financiële inkomsten van ouders die daarmee inkomsten op illegale wijze verwerven. Ook de toename van ervaren overlast in de vorm van frustratie onder slachtoffers, is een gevolg naar aanleiding van fietsdiefstal (Ruigrok NedPanel, 2013).

De gemeentelijke gevolgen berusten deels op die van de slachtoffers van fietsdiefstal. De gemeentelijke verantwoordelijkheid voor de regie op de lokale veiligheid van inwoners conflicteert met zaken als financieel verlies door criminaliteit, ervaren van overlast door inwoners door frustratie over het verlies van de fiets en het ontstaan of toenemen van onveiligheidsgevoelens.

Bovendien is de fiets een belangrijk aandachtspunt binnen de gemeente Utrecht. Een stad als Utrecht heeft grote ambities op het gebied van stedelijk leven waarin duurzame verplaatsing en schone lucht door onder andere het weren van auto's belangrijke beleidspunten zijn. Daarvoor in de plaats zou de fiets een goed alternatief zijn. Aan de andere kant is de fiets ook een ideale oplossing om stedelijke verkeerscongestie tegen te gaan. Per slot van rekening is het gebruik van de fiets in het voordeel van de burgerlijke gezondheid.

Wanneer mensen de fiets vaker laten staan uit angst voor diefstal of door het gebrek aan veilige stallingsmogelijkheden dan botst dat met de genoemde gemeentelijke ambities. Vergeet daarin niet de ambitie van Utrecht om dé fietsstad van Nederland te worden.

Tot slot druist de stijging van het aantal aangiftes in tegen de ambitie om deze cijfers terug te brengen tot het niveau van 2011.

Aangezien Binnenstad de meeste aangiftes van fietsdiefstal kent, wordt dit onderzoek voor de wijk Binnenstad verricht. De probleemstelling die aan het onderzoek ten grondslag ligt, betreft de reeds gedane inspanningen op dit delict die niet tot de gewenste resultaten hebben geleid. Vandaaruit is de behoefte ontstaan om kennis op te doen van beleid op fietsdiefstal binnen andere gemeentes en vervolgens best practices te inventariseren.

1.3 Onderzoeksdoel en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is om aan de hand van beleidsdocumenten en interviews te inventariseren wat beleid en maatregelen op fietsdiefstal binnen andere Nederlandse gemeenten zijn om daarmee inzicht te verkrijgen in nieuw te nemen maatregelen tegen fietsdiefstal op basis van de onderzoeksfocus voor de wijk Binnenstad. Vandaaruit worden aanbevelingen gedaan over maatregelen om fietsdiefstal aan te pakken.

De onderstaande onderzoeksvragen vormen het uitgangspunt voor dit onderzoek. Daarbij zijn de deelvragen opgesteld die verschillende perspectieven van de te inventariseren maatregelen benaderen om de hoofdvraag te beantwoorden.

De beantwoording van onderstaande onderzoeksvragen ligt besloten in de hoofdstukken vier tot en met zes waarin de betreffende bevindingen de beantwoording van de onderzoeksvragen beslaan.

Hoofdvraag

Wat zijn nieuw te nemen maatregelen tegen fietsendiefstal door de wijk Binnenstad in Utrecht op basis van een inventarisatie van maatregelen uit andere gemeenten (en hoe zijn deze onder te brengen in de veiligheidsketen, reductietechnieken en drie sporenaanpak)?

De hoofdvraag tracht inzicht te geven in nieuw te nemen maatregelen (beleid, aanpakken en daadwerkelijke maatregelen) die tot dan toe nog niet bij de gemeente Utrecht (Binnenstad) bekend zijn of niet nog getroffen zijn. Deze nieuwe maatregelen komen voort uit beleid dat elders getroffen of bekend is. Bij elders valt te denken aan andere gemeenten in Nederland.

Deelvraag 1

Wat zijn de reeds genomen maatregelen tegen fietsdiefstal in de wijk Binnenstad?

De eerste deelvraag tracht inzicht te geven in maatregelen die reeds getroffen zijn door de wijk Binnenstad van de gemeente Utrecht.

Deelvraag 2

Wat zijn de door andere gemeenten getroffen maatregelen tegen fietsdiefstal gericht op de drie sporenaanpak van persoons-, domein- en objectgerichte aanpak?

De tweede deelvraag tracht inzicht te geven in maatregelen die gericht zijn op fietsers/slachtoffers, daders, handelaren en helers; het doelwit en de omgeving.

Deelvraag 3

Onder welke schakels uit de veiligheidsketen zijn de maatregelen tegen fietsdiefstal onder te brengen?

De derde deelvraag tracht inzicht te geven in de categorisering van maatregelen tegen fietsdiefstal op basis van de veiligheidsketen en brengt deze maatregelen onder naar de schakels van de veiligheidsketen.

Deelvraag 4

Onder welke reductietechnieken zijn de maatregelen tegen fietsdiefstal onder te brengen?

De vierde deelvraag tracht inzicht te geven in de categorisering van maatregelen naar de reductietechnieken.

1.4 Onderzoeksmethoden

Aan de hand van literatuuronderzoek is onder meer een analyse gemaakt van de aard en omvang van fietsdiefstal. Zo is er een cijfermatige en geografische analyse gemaakt van fietsdiefstal op landelijk-, stad-, wijk-, buurt- en straatniveau. Daarmee is inzicht verkregen in de omvang van fietsdiefstal en de plaatsen waar in Utrecht de meeste fietsdiefstal plaatsvindt.

Daarna is vooronderzoek verricht naar de aard van fietsdiefstal. Aan de hand van literatuur is inzichtelijk gemaakt wat de modus operandi, daderkenmerken, kenmerken van slachtoffers, invloed van de omgeving en doelwitkenmerken zijn.

Vandaaruit zijn de gevolgen van fietsdiefstal geïnterpreteerd en is een analyse van het probleem gemaakt. Daaropvolgend zijn het onderzoeksdoel en de onderzoeksvragen opgesteld.

Het veldonderzoek bestaat uit de analyse van beleidsdocumenten van andere gemeenten, politie eenheden, taskforces en instanties ten aanzien van de aanpak op fietsdiefstal binnen gemeenten die tot de onderzoekspopulatie horen. Op deze wijze is een inventarisatie gemaakt van maatregelen aan de hand van de in de deelvragen opgestelde perspectieven die uiteenlopende maatregelen belichten.

In navolging op de analyse van de beleidsdocumenten zijn interviews gehouden. Deze zijn aan de hand van een topiclist afgenomen en waarbij doorgevraagd is op de antwoorden van respondenten. Op deze wijze is inzichtelijk geworden wat de invulling en werking van de aanpakken op fietsdiefstal binnen de betreffende gemeenten zijn. De respondenten bestaan uit medewerkers van gemeenten, politie eenheden, Boa-organisaties dan wel van instanties die betrokken zijn bij de aanpak van fietsdiefstal.

Tot slot is er gebruikgemaakt van observaties. Door mee te gaan op diensten van Toezicht & Handhaving is inzichtelijk geworden wat de situatie is omtrent fietsdiefstal op diverse hotspotlocaties in de Binnenstad.

1.5 Relevantie

Het onderzoek belicht een praktijkgericht probleem omtrent fietsdiefstal. De stijging van het aantal aangiftes van fietsdiefstal in Utrecht stad botst met de doelstellingen en ambities van de gemeente Utrecht. Om die reden is dit onderzoek organisatorisch relevant. Daarnaast is het onderzoek stedelijk relevant aangezien de inwoners van Utrecht in hoge mate geconfronteerd worden met fietsdiefstal waarbij het risico van slachtofferschap op dit delict hoog is.

Fietsdiefstal heeft een negatieve invloed op de Utrechtse fietser. Zo frustreert het slachtoffers dat ze bij terugkomst de fiets kwijt zijn. Zij ervaren overlast van het feit dat hun fiets wederrechtelijk ontnomen is en er geen gebruik meer van kunnen maken. Bovendien leiden zij door diefstal van de fiets financieel verlies: enerzijds zijn zij de investering in de gestolen fiets kwijt en moeten zij anderzijds een nieuwe fiets aanschaffen. Het vormt overigens voor fietsendieven een illegale inkomstenbron om hun levensonderhoud te bekostigen. Daarnaast kan het voor slachtoffers leiden tot het ontstaan of het toenemen van onveiligheidsgevoelens. Zij laten bovendien vaker en langer hun fiets ongebruikt uit angst voor slachtofferschap.

Deze gevolgen treffen ook de gemeente Utrecht. Als verantwoordelijke voor de regie op de lokale veiligheid botst dat met de gevolgen die de slachtoffers van fietsdiefstal ervaren. Bovendien is het huidige niveau van fietsdiefstal in strijd met de gemeentelijke doelstelling om het aantal aangiftes

terug te brengen tot het niveau van 2011. Daarnaast gebruiken inwoners, door de angst voor slachtofferschap, de fiets minder vaak. Dat conflicteert met de gemeentelijke ambitie om de fietsstad van Nederland te worden.

Zowel de inwoners van de gemeente Utrecht als de gemeente zelf zijn gebaat bij een effectieve aanpak van fietsdiefstal en maakt dit onderzoek organisatorisch en stedelijk relevant.

Aan de hand van de analyse van beleid op fietsdiefstal binnen andere gemeentes en een inventarisatie van de maatregelen wordt inzichtelijk welke maatregelen de gemeente Utrecht kan treffen ten aanzien van fietsdiefstal.

Er is al onderzoek gedaan door de stedelijk adviseur veel voorkomende criminaliteit naar maatregelen tegen fietsdiefstal. Daaruit is het actieplan fietsdiefstal voortgekomen. In navolging van het actieplan fietsdiefstal benaderd dit onderzoek fietsdiefstal nog meer integraal vanuit de perspectieven van de veiligheidsketen, drie sporen aanpak en de reductietechnieken. Het laatste perspectief is met één reductietechniek, organisatie, uitgebreid.

Het onderzoek tracht nieuwe inzichten te geven in de aanpak van fietsdiefstal met een inventarisatie van uiteenlopende maatregelen.

1.6 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk beslaat het vooronderzoek. Daarbij wordt ingegaan op de aard van fietsdiefstal en omvat de modus operandi, kenmerken van daders, slachtofferkenmerken, kenmerken van de omgeving en doelwitkenmerken. Er is dan ook aandacht voor een uiteenzetting van de gebruikte termen uit de onderzoeksvragen.

Hoofdstuk drie betreft de methodologie van dit onderzoek. Het geeft een overzicht van de gebruikte onderzoeksmethoden, de vastgestelde onderzoekspopulatie en eindigt met een methodologische reflectie.

In hoofdstuk vier wordt vanuit beleidsdocumenten, interviews en observaties uitvoerig beschreven wat onder meer het beleid en de maatregelen ten aanzien van fietsdiefstal zijn binnen de vastgestelde onderzoeksgemeenten.

Hoofdstuk vijf vergelijkt de situatie vanuit de onderzoeksbevindingen ten opzichte van de huidige situatie binnen de gemeente Utrecht. Er worden met andere woorden conclusies geformuleerd.

In hoofdstuk zes staat de synopsis waarna aanbevelingen worden gedaan over de geïnventariseerde maatregelen om fietsdiefstal aan te pakken.

In de hoofdstukken vier tot en met zes worden de bevindingen per reductietechniek weergegeven waarna deze per schakel van de veiligheidsketen aan bod komen. De bevindingen bestaan uit actiepunten waarna de uiteenlopende maatregelen volgen. Zie voor een totaal overzicht de tabel op bladzijde 34.

Er is gekozen om de onderzoeksvragen in de hoofdstukken vier tot en met zes te beantwoorden. Hoofdstuk vier beantwoordt deelvraag twee tot en met vier. Hoofdstuk vijf beantwoordt deelvraag één en hoofdstuk zes beantwoordt de hoofdvraag in de vorm van aanbevelingen naar aanleiding het onderzoek.

2. Theoretisch kader

In het theoretisch kader wordt nader ingegaan op de aard van fietsdiefstal. Dit beslaat het vooronderzoek. Deze is verricht alvorens de uitvoering van het daadwerkelijke veldonderzoek. Er wordt ingegaan op de modus operandi van daders en er komt inzicht in dadergroepen met uiteenlopende motieven voor het plegen van dit delict. Achtereenvolgens komen de kenmerken van slachtoffers (fietsers), doelwit en omgeving aan bod. Vandaaruit komt inzicht in de uiteenlopende factoren van deze perspectieven op fietsdiefstal.

Verder is er aandacht voor de betekenisgeving van de gebruikte termen uit de onderzoeksvragen. Daarbij worden de veiligheidsketen, reductietechnieken, drie sporenaanpak en de inventarisatie van maatregelen geduid.

Indien tijdens de uitvoering van het veldonderzoek aanvullingen of nieuwe inzichten op deze perspectieven uit het vooronderzoek komen dan worden deze opgenomen in de uitwerking van de onderzoeksbevindingen (en daarmee de beantwoording van de onderzoeksvragen) verderop in dit document.

2.1 Modus Operandi

Hierna is er aandacht voor de werkwijzen van daders bij fietsdiefstal. Het gaat daarbij om welke technieken en eventuele hulpmiddelen zij gebruiken. Het onderzoek van S.D. Johnson en A. Sidebottom wijst op een zestal werkwijzen die in bijna alle gevallen gebruikt zijn bij diefstal van een fiets. Het gaat daarbij om de volgende werkwijzen (Johnson e.a., 2008):

1). Optillen/overhevelen: de dader tilt de fiets op letterlijke wijze over het object waar deze aan vast is gemaakt. Te denken valt aan een bord of een laag paaltje. In uitzonderlijke gevallen verwijderd de dader zelfs het bord om te kunnen overhevelen. De praktijk laat ook regelmatig zien dat een fiets weg getild is van een object dat niet goed verankerd zat.

2). Hefboom: door de ruimte tussen de fiets en het object kan de dader door middel van een voorwerp een zwak slot breken door de ontstane weerstand van het voorwerp op het slot. Het risico hierbij is dat ook de fiets zelf beschadigd raakt en kan breken. Johnson e.a. geeft aan dat het de dader niet uitmaakt omdat de fiets toch niet van hem is en deze van voldoende waarde blijft.

3) Slagkracht: door middel van het uitoefenen van kracht middels het slaan op een slot kan deze breken waarmee de dader de fiets mee kan nemen. Die manier is makkelijker uit te voeren wanneer het slot op de grond ligt.

4) Demonteren: hierbij demonteert de dader diverse onderdelen van een fiets. In de meeste gevallen zijn dat de onderdelen die op gemakkelijke wijze eraf te halen zijn en die los verkocht kunnen worden. Zo zijn er uit onderzoeken bekend dat in 22% van de diefstallen nog slechts het slot en het wiel aangetroffen worden. Uit datzelfde onderzoek blijkt namelijk dat daders tot wel 15% meer kunnen krijgen voor de verkoop van losse onderdelen t.o.v. een hele fiets.

5) Knippen: door middel van gereedschap knippen daders onderdelen van een fiets door, zoals het (hang)slot.

6) Lockpicking: hierbij gebruiken daders voorwerpen om via het sleutelgat het slot te forceren waarmee het slot vrij springt.

Belangrijk om te weten is dat in veel gevallen de fiets helemaal niet op slot staan. Wanneer de fietsen wel op slot staan dan is dat vaak een slecht slot dat met weinig inspanning breekt. Het verdient relativering dat geen één slot een dader tegenhoudt wanneer er voldoende gelegenheid is en wanneer de dader de juiste middelen heeft (Johnson e.a., 2008). Dat er voldoende gelegenheid is, heeft op meerdere zaken betrekking zoals gebrek aan sociale controle en het niet juist vastzetten van de fiets. Het betreft zaken die het voor daders makkelijk maakt een fiets te stelen. Meer hierover in de volgende stukken.

2.2 Daderkenmerken

Hierna is aandacht voor de kenmerken van fietsendieven. Het gaat om de diverse soorten daders en wat motieven zijn om fietsen te stelen.

2.2.1 Fietsendieven en hun motieven

Vanuit literatuuronderzoek zijn er een viertal motieven die kunnen verklaren waarom iemand een fiets steelt. Deze zijn:

- 1) Verwerven van inkomsten;
- 2) Als joyriding om zich te verplaatsen of voor het plezier;
- 3) Als startpunt om vervolgens een ander delict te plegen;
- 4) Als compensatie voor een eerder gestolen fiets.

Elk motief kent een andere dader. Ook binnen het motief zelf kan het zijn dat er meerdere soorten daders bestaan. Dit is hieronder uiteengezet.

Verwerven van inkomsten

Binnen dit motief zijn er twee soorten diefstallen. Zo is er de meer op gelegenheid gebaseerde diefstal waarbij een dader een willekeurige fiets pakt die op dat moment beschikbaar is. Dat een fiets beschikbaar is, heeft met meerdere factoren te maken. Eén factor daarbij is afwezigheid van controle. Een andere factor is dat de diefstal voldoende opbrengt ten aanzien van het risico dat de dader loopt (Lifehacker UK, z.j.). Deze factoren hangen samen met de Routine Activity Theory en de CRAVED-theorie die later aan bod komen.

De tweede soort diefstal binnen dit motief is die van specifiek uitgekozen fietsen. Het gaat daarbij om specifieke fietsen die bij de dader verkoopt en daar gericht op steelt. Vaak is die keuze gebaseerd op factoren zoals: waarde, beschikbaarheid en afzetmarkt (Lifehacker UK, z.j.).

Bij de eerste soort diefstal gaat het vaak om een verslaafde die een fiets steelt om zijn verslaving te kunnen bekostigen. Wanneer zij geld nodig hebben dan gaan zij een fiets stelen. Daarbij zoeken ze een gemakkelijk te stelen fiets en kijken niet zozeer naar de waarde ervan. Dit soort daders kent vaak maar één soort slot die zij open kunnen breken. Het gaat bij hun vooral om snel geld verdienen om daarin hun verslaving te voorzien.

Bij de tweede soort diefstal gaat het om een professionele fietsendief die al dan niet in georganiseerd verband werkt. Zij zoeken vaak de duurdere fietsen uit en hebben ruime ervaring met fietsdiefstal en kennen daardoor diverse modus operandi.

Verslaafden kenmerken zich door vindringrijk- en behendigheid waarmee zij een fiets stelen. De professionele dieven kenmerken zich door het feit dat zij getraind zijn in de manier van stelen. Dat laatste komt bij verslaafden alleen voor bij één soort slot (Reinder, z.j.).

Joyriding

Joyriding is het rijden op iemands fiets zonder dat die persoon daar toestemming voor heeft gegeven en er vaak ook niet van op te hoogte is. Het joyriden kent twee doelen. De eerste is voor het plezier en kan men bestempelen als “straatschenderij” en kan vanuit een grap of weddenschap voortkomen. De tweede kent het kenmerk van transport. Daarbij gebruikt de persoon joyriden om van A naar B te komen.

Bij het eerste doel zijn de daders vaak zeer jong: onder de zestien jaar. Het zullen veelal daders zijn die het joyriden als een grap zien. Bij het tweede doel gaat het vaak ook om jongeren, maar zijn deze meestal ouder dan de eerste groep. Deze groep zal joyriden gebruiken wanneer zij ter plekke beslissen een fiets nodig te hebben en kans zien om er één te stelen.

Ook zijn zij kenmerkend door hun vindringrijkheid. Dit soort daders zijn niet zozeer handig of geoefend in het stelen van fietsen, maar vanwege hun doel bedenken zij veelal een creatieve oplossing om een fiets mee te nemen. Wel is het zo dat zij eerder een fiets meenemen die niet op slot staat dan dat zij een slot breken.

Van de fietsen waarbij sprake is van joyriding, worden de meeste teruggevonden: vaak een kwart van het totale aantal. Dat komt zeer waarschijnlijk doordat de gedachte achter joyriding gebaseerd is op een besluit voor een korte termijn. Men wil namelijk op dat moment een fiets, maar zal op de lange termijn geen belang hebben om de gestolen fiets te behouden (Johnson e.a., 2008).

Startpunt serie delicten

Om van en naar een bepaald ander strafbaar feit te geraken dan wel te plegen, kunnen daders gebruikmaken van een gestolen fiets. Het betreft allerlei daders die een fiets willen gebruiken als vervoersmiddel naar hun pleeglocatie, het vervoeren van gestolen goederen of wanneer zij op de vlucht gaan. Het betreft veelal daders van woninginbraak, (winkel)diefstal en beroving. Bij dit motief vormt fietsdiefstal dus een startpunt voor het plegen van andere strafbare feiten (Johnson e.a., 2008).

Compensatie

Het komt vaak voor dat slachtoffers van fietsendiefstal een fiets stelen om zichzelf tegen het verlies naar aanleiding van slachtofferschap te compenseren. Hierop is ook de term ‘crime multiplier’ van toepassing waarbij één overtreding leidt tot het ontstaan van meerdere overtredingen. In het geval van fietsdiefstal zou één diefstal van een fiets voor meerdere diefstallen kunnen zorgen, omdat mensen zichzelf voor hun verlies gaan compenseren. Daartoe behoort ook heling waarbij een gestolen goed gekocht wordt tegen een vaak te lage prijs dan de werkelijke waarde van het goed. Slachtoffers kopen in dit geval vaak op straat een fiets van een onbekende tegen een lage prijs. Op deze wijze heeft de slachtoffer een ‘nieuwe’ fiets, de dader heeft geld en iemand anders is inmiddels slachtoffer van fietsdiefstal geworden. Dit vormt dan ook een grote oorzaak voor het voortbestaan van dit delict (Johnson e.a., 2008).

Het blijkt dat sociale controle alleen van invloed is op de joyriding en compensatie georiënteerde daders. Verslaafden en professionals trekken zich er niks van aan (Reinder, z.j.).

Er blijkt binnen de gemeente en landelijk weinig kennis te zijn omtrent daders van fietsdiefstal. Door het hebben van een (uitgebreide) daderprofiel zijn dadergerichte aanpakken af te stemmen en kennen dan meer effectiviteit. Er zijn dan ook nog zeer veel aspecten van een dader te onderzoeken buiten de hier reeds omschreven kenmerken om. Omdat dit onderzoek zich niet richt op het opstellen van een dergelijk daderprofiel, maar op de inventarisatie van nieuwe maatregelen, wordt het wel meegenomen als aanbeveling.

2.3 Slachtofferkenmerken

Mensen kiezen voor de fiets als vervoersmiddel om lichamelijk actief te zijn en in beweging te blijven. Het biedt voor hen dus een gezonde wijze om zich te verplaatsen. Daarnaast geeft men aan dat zij op de fiets stappen vanwege het ontspannende karakter die het met zich meebrengt. Ook snelheid en gemak zijn belangrijke factoren om voor een fiets te kiezen (Reinder, z.j.).

Uit een onderzoek uit 1994 onder respondenten uit Amsterdam, Tilburg en enkele Overijsselse gemeenten blijkt dat 440 van de 3300 respondenten slachtoffer geweest is van fietsdiefstal. Van het totale aantal gaven 261 respondenten aan zelf weleens een fiets gestolen te hebben (Reinder, z.j.).

Omstandigheden zoals het weer zijn van invloed op het fietsgebruik. Bij koud weer en tijdens donkere dagen willen mensen de fiets vaker laten staan. Bij warmer weer en dagen met langer licht pakken mensen vaker de fiets. Daarnaast zijn de afstand, het vervoeren van zware objecten en een sneller alternatief redenen om een fiets te laten staan.

Het onderzoek geeft ook inzicht in de omstandigheden waarin de fiets gestolen is. Zo laat het onderzoek een duidelijke tweedeling zien wanneer fietsen gestolen zijn. De gestolen fietsen zijn voor de helft over de dag verdeeld en de andere helft beslaat de avond en nacht. Daarvan stond twee/derde op een plek dat zichtbaar was voor het publiek. De helft van de slachtoffers heeft zijn fiets met één slot of meer vast en aan de vaste wereld gezet (Reinder, z.j.).

Ook slachtofferschap heeft invloed op het fietsgebruik. Wanneer mensen slachtoffer geworden zijn dan laten zij de fiets vaker staan: 20% van de slachtoffers kiezen dan voor een alternatieve vervoersoptie. Dat blijkt onder andere uit onderzoek van de ANWB (Ruigrok NetPanel, 2013).

2.3.1 Gevoelens en gedrag

Landelijk ervaart een kwart van de mensen angst voor slachtofferschap als belemmering voor het gebruik van de fiets. Uiteindelijk leidt dat tot 9% een spontane keuze om een fiets te laten staan terwijl in 17% van de gevallen leidt tot de keuze om 'weleens' voor een andere vervoersoptie te kiezen. In 34% van die gevallen gebeurt dat frequent. In de rest van de gevallen komt die keuze maximaal eens per jaar voor (Ruigrok NetPanel, 2013).

De eerder genoemde angst bestaat voornamelijk uit financieel verlies. Die angst beslaat 81% van de gevallen. Daarnaast ervaart men ook veel overlast wanneer zij slachtoffer geworden zijn. In tegenstelling tot deze angsten en aantallen, schatten mensen de kans zeer klein in dat hun fiets

daadwerkelijk gestolen zal worden. De verdeling is 4% als de kans op heel hoog tegenover 63% dat de kans heel laag inschat. Het risicobewustzijn is dus vrij laag (Ruigrok NetPanel, 2013).

Uit datzelfde onderzoek blijkt dat veiligheidsgevoelens kunnen afnemen als gevolg van fietsdiefstal. Deze gevoelens nemen sneller af wanneer een fiets rondom huis gestolen is of wanneer deze in een garage of schuur stond. Gevoelens van onveiligheid als gevolg van diefstal spelen minder in openbare plaatsen.

Andere gevoelens als gevolg van slachtofferschap uit men op social media. Aan de hand van de onderzoeksmethode 'social media listening' blijkt dat diefstal bij de getroffensten verontwaardiging, hulpeloosheid en teleurstelling teweegbrengt (Ruigrok NetPanel, 2013). Naast het uiten van frustraties gebruiken mensen social media ook om hun fiets terug te krijgen.

Ondanks deze gevoelens lijkt het er in de meeste gevallen op dat er beperkte gedragsverandering optreedt. Als gevolg van slachtofferschap neemt het gebruik van twee of meer sloten met een kwart toe. Ook het bevestigen van de fiets aan een verankerd object stijgt met 15% onder slachtoffers. Er lijkt vrij weinig te veranderen in het soort slot en de kwaliteit ervan dat men gebruikt, de manier van vastmaken en de plaats waar slachtoffers hun fiets parkeren.

Dat er sprake is van beperkte gedragsverandering, lijkt te maken hebben met de inspanningen die mensen al reeds verricht hebben. Zowel uit het onderzoek van de ANWB als van Reinder blijkt dat de helft meer dan één slot gebruik en de fiets aan de vaste wereld bevestigd. Dit wilt echter niet zeggen dat de wijze waarop zij dat doen effectief is of dat zij deze inspanningen verricht hadden voordat hun fiets gestolen werd.

Zo blijkt dat mensen hun fiets niet frequent op slot zetten. Of in ieder geval niet dusdanig op slot zetten zoals hierboven genoemd is. De effectiviteit is afhankelijk van het type slot, hoe men de fiets op slot en vast zet, waaraan men de fiets vastzet en op welke plek zij dat doen. Dit zijn belangrijke aspecten die uiteengezet worden in de doelwit- en omgevingskenmerken.

Wanneer mensen hun fiets op slot zetten dan gebruikt een duidelijke meerderheid de ringslot. Dat is in 92% van de gevallen. Op de tweede plaats komt het kabelslot. De kettingslot is in mindere mate populair. Populairder is hij onder slachtoffers met een gebruik van 40% en onder niet-slachtoffers is dat 25%.

Ten behoeve van de kwaliteit van fietsslotten is er het ART-keurmerk in het leven gekomen. Eén op de vijf ANWB-leden geeft aan bekend met dit keurmerk te zijn. Van die groep zegt 68% sloten met dat keurmerk te gebruiken. In verhouding zou dat betekenen dat 15% een ART gekeurd slot gebruikt. Overigens is dit keurmerk vooral bekend bij mensen met een fiets van veel financiële waarde. Het betreft dan een fiets van vijfhonderd euro of meer. Het keurmerk is veel minder bekend bij mensen met een fiets van lagere financiële waarde.

Datzelfde principe gaat op voor de bekendheid van chips in fietsen. Mensen met een fiets van financieel grote waarde zijn in grote getalen bekender met chips in fietsen en dat de politie deze met scanners kunnen lezen. De doelgroep met een goedkopere fiets is hier veel minder mee bekend (Ruigrok NetPanel, 2013).

Er bestaan meerdere manieren om een fiets te registreren. Voorbeelden daarvan zijn de hierboven genoemde chip- en framenummers en ook het bewaren van de kassabon. Over het algemeen heeft drie vijfde op tenminste één wijze hun fiets geregistreerd. Bij fietsen beneden de 250 euro beslaat dat 37%, fietsen tussen de 250 en 500 euro is dat al meer dan de helft (56%) en vanaf 500 euro gaat het over bijna 70% van de mensen. Het CCV laat weten dat nog niet de helft van de fietsers hun fiets hebben gechipt (CCV, 2013).

Wanneer men hun fiets heeft geregistreerd dan is dat bij een derde door bewaren van de kassabon. Dit is beperkt effectief aangezien deze registraties in de meeste gevallen niet bij instanties bekend zijn. In combinatie met de uiteenlopende bereidheid tot aangifte zal de opsporing van de fiets nog eens aanzienlijk dalen door onbekendheid van registraties.

Belangrijker is nog dat 44% van de mensen hun fiets helemaal niet heeft geregistreerd. Om fietsdiefstal te voorkomen, dan wel ter bevordering van de opsporing, lijkt hier nog veel winst in te behalen. (Ruigrok NetPanel, 2013).

2.3.2 Herhaaldelijk slachtofferschap

Johnson haalt in zijn onderzoek een Nederlands onderzoek aan waarin sprake is van herhaaldelijk slachtofferschap. In dat onderzoek blijkt namelijk dat 30% van de geïnterviewde slachtoffers 60% van het totale aantal gemelde diefstallen representeerde. Daarvan had een klein aantal veel last van dit probleem en was relatief vaak opnieuw slachtoffer geworden.

Hier doet zich een paradox voor. Vanuit het ANWB-onderzoek blijkt dat slachtoffers meer maatregelen treffen tegen fietsdiefstal. Men zou dus verwachten dat hiermee nieuw slachtofferschap voorkomen wordt. Desalniettemin komt herhaaldelijk slachtofferschap regelmatig voor. Zeer waarschijnlijk ligt hieraan ten grondslag dat het soort slot, de kwaliteit ervan en/of de manier van vastmaken niet het meest effectief is waardoor de kans op diefstal alsnog groot blijft.

2.3.3 Aangiftebereidheid

Volgens het ANWB-onderzoek blijkt dat 75% van de slachtoffers aangifte doet. Een ander onderzoek stelt weer dat men ervan uit kan gaan dat van elke aangifte er in realiteit vijf gestolen zijn. Omgerekend zou dat 20% van de slachtoffers zijn die aangifte doet van fietsdiefstal. Volgens het CCV zou nog geen kwart van de slachtoffers aangifte doen van diefstal (CCV, 2013). In bijna alle gevallen twijfelen mensen over het nut van aangifte. Voor wat blijkt, is de twijfel over het nut voor grote aantallen de belangrijkste reden om geen aangifte te doen. Zij zijn van mening dat er niks met de aangifte gedaan wordt en dat zij er hun fiets niet mee terugkrijgen. Het zou daarom zonde van de inspanning zijn (Ruigrok NetPanel, 2013).

2.4 Doelwitkenmerken

Fietsen zijn er in veel diverse soorten en prijzen. Van de stadsfiets tot de mountainbike en van de sportfiets tot de elektrische fiets waarvan laatst genoemde tegenwoordig zeer populair is. De meeste fietsen variëren in prijs van enkele tientjes tot meer dan duizend euro. In ieder geval draagt elk type fiets bij aan een beter milieu en is daarom een duurzaam vervoersmiddel. Daarnaast kan de fiets zogeheten stadscongesties verhelpen en is daarom zeer populair bij grote gemeenten. Vaak zetten gemeentes zich in op de bevordering van het fietsgebruik.

Dat is een goede ontwikkeling, want onder de mensen is de fiets dan ook zeer populair. Wel zijn er een aantal factoren die invloed hebben op het fietsgebruik. Daarvan is diefstal er één van. In bovenstaande stukken is al inzicht gegeven in kenmerken van daders, slachtoffers en de modus operandi. Om het beeld volledig te krijgen, is hier aandacht voor de kenmerken van het doelwit: de fiets.

Dat de fiets populair is, blijkt uit het bezit ervan. Zo heeft de Nederlandse meerderheid twee fietsen in zijn bezit (38%). Daar dicht tegenaan zou 36% van de Nederlanders één fiets in het bezit hebben. Daaruit volgt dat 27% van de mensen drie of meer fietsen ter beschikking hebben (Ruigrok Netpanel, 2013).

Mensen gebruiken hun fietsen dan ook zeer frequent. Van het totaal geeft 40% aan de fiets meerdere keren per week te gebruiken. Zelfs een kwart van de mensen gebruikt hun fiets elke dag. Het gebruik van de fiets bestaat onder ANWB-leden vooral uit het halen van boodschappen en als vervoersmiddel naar het (winkel)centrum. In mindere mate lijkt men de fiets te gebruiken om op het werk te geraken, namelijk in 26% van de gevallen. Ook zou het gebruik van de fiets in mindere mate zijn om van en naar school te komen. Dit is uiteraard een algemeen en landelijk beeld. Met inachtneming van Utrecht als studentenstad zou het gebruik van de fiets wellicht om naar Hogescholen en universiteiten te komen wellicht meer zijn (Ruigrok Netpanel, 2013).

Over de inhoudelijke kenmerken van de fiets is het volgende uit het ANWB-onderzoek bekend. Drie van de vijf fietsen hebben een aanschafprijs van 500 euro of meer. In 56% van de gevallen beslaat het een 'gewone' dames- of herenfiets. In elk van de drie volgende andere gevallen beslaat het elk 10%: elektrische-, hybride- en stadsfiets.

Naarmate de stijging van de aanschafwaarde stijgen ook het aantal verzekeringen van fietsen. Uit onderzoek blijkt dat één op de drie mensen een verzekering heeft. Daarbij geldt dat hoe duurder een fiets hoe groter het aantal dat een verzekering heeft. Een kanttekening hierbij is dat er alsnog een groot aantal gebruikers hun dure fiets niet heeft verzekerd. Bovendien zijn fietsten uit het goedkopere segment in veel gevallen niet verzekerd (Ruigrok NetPanel, 2013).

Met betrekking tot de doelwit gerelateerde preventie tegen fietsdiefstal blijkt dat in de meeste gevallen de fiets helemaal niet op slot stond wanneer deze gestolen werd. Wanneer deze wel op slot stond dan was dat vaak met zwakke sloten waarbij weinig moeite voor nodig is om deze te breken zoals bij ringsloten (Johnson e.a., 2008). Ook zou bij fietsen waarvan slechts een gedeelte vastgemaakt zijn voldoende mogelijkheden bestaan om andere delen van die fiets te stelen. Het betreft dan onderdelen als zadel en banden, maar ook de gehele fiets behalve de voorband die vaststond. Daar zou dus nog veel winst in te behalen zijn. Wanneer een fiets wel op slot staat dan is dat in 38% van de gevallen met één slot en in 52% van de gevallen zit de fiets met twee of meer sloten op slot.

Bij de mensen die twee of meer sloten gebruiken is de ringslot met grote meerderheid het populairst: 92% van de mensen. Daarna komt het kabelslot met 29%. Daarna volgen de ketting- en beugelsloten. Om de kwaliteit en effectiviteit van sloten inzichtelijk te maken, is het ART-keurmerk in het leven gekomen. Dit keurmerk geeft middels waardes aan wat de preventiewaarde van een bepaald slot is en daarmee in hoeverre het slot tegen diefstal beschermt. Uit het onderzoek van de ANWB blijkt dat 15% van de mensen een ART gekeurd slot gebruikt. Deze is in totaal bij één op de vijf mensen daadwerkelijk bekend (Ruigrok Netpanel, 2013).

Het ART-keurmerk speelt dus een belangrijke rol bij als het gaat om preventie door middel van sloten. Daarnaast is voornamelijk het gebruik van twee verschillende soort/merk sloten een zeer belangrijk preventiemiddel. De fiets wordt als veilig geacht wanneer deze een daad van drie minuten kan uithouden (Johnson e.a., 2008).

Naast sloten heeft ook de manier van vastmaken grote invloed op de preventie van diefstal. Zo blijkt uit het onderzoek dat er 180 manieren zijn om een fiets vast te maken. Het gaat dan onder andere om diverse sloten, aan objecten en onderdelen van de fiets. 109 mogelijkheden zijn daarvan slecht, bij 48 stuks zou het effect redelijk zijn en slechts 23 manieren zijn goed.

Aangezien mensen relatief gezien veel gebruikmaken van sloten lijkt er nog veel te behalen zijn op de manier van vastmaken (Johnson e.a., 2008).

2.5 Omgevingskenmerken

Diverse factoren in de omgeving hebben invloed op fietsdiefstal. Het gaat dan om de manier van parkeren, de plaats, of er camera's en belichting zijn en de aanwezigheid van sociale controle.

2.5.1 Geografische benadering

Allereerst de plek waar fietsdiefstal voorkomt. Uit literatuuronderzoek blijkt dat het niet mogelijk is om een eenduidig antwoord te geven op de vraag waar de meeste fietsen gestolen worden. Diverse onderzoeken waaronder die van Johnson en de Fietzersbond laten zien dat de meeste fietsen rondom huis gestolen worden. Ander onderzoek zoals die van de ANWB laat zien dat het juist de publieke omgeving is waar veel fietsdiefstal is, zoals stations en winkelcentra. Johnson e.a. geven dan ook aan dat het van groot belang is om te kijken naar de lokale situatie.

Gezien de aard van de wijk Binnenstad richt dit onderzoek op fietsdiefstal in de publieke omgeving. In Binnenstad zijn namelijk veel fietsen te vinden die publiekelijk gestald staan. Voorbeelden zijn het station, Hoog Catharijne, langs de grachten, het Domplein en dergelijken. Op deze locaties zijn diverse mogelijkheden om te parkeren: bewaakte en onbewaakte stallingen of gewoon op straat in en buiten de fietsrekken.

Deze locaties zijn aangeduid als hotspots. Hotspots zijn plekken waar de meeste fietsen gestolen worden en daarom verdient het aandacht om op die plekken te focussen. Daar valt immers bij effectief beleid het meeste te winnen. Het beste zou een hotspotbenadering zijn die doorwerkt op locaties die niet als hotspot aangeduid zijn. Om in het verlengde van het literatuuronderzoek, waarbij ook veel fietsen thuis gestolen zouden zijn, op deze wijze ook daar fietsdiefstal tegen te gaan. Het zou voor de gehele stad effectief kunnen zijn dat hotspotbenadering doorwerkt in andere gebieden aangezien de Binnenstad een tijdelijke verblijfsfunctie voor de meeste mensen verschaft. De meerderheid van de mensen blijft namelijk niet langer dan een dag aan één stuk in de Binnenstad. Zij bevinden zich daar voor bijvoorbeeld werk, studie, winkels, restaurants en uitgaan. Daarna begeven zij zich weer naar hun eigen woonomgeving waar tevens veel diefstal plaats zou vinden (Johnson e.a., 2008).

Door beleid te ontwikkelen voor de hotspots dat daarbuiten doorwerkt, zou dus beide omgevingen aangepakt kunnen worden. Voor nu lijkt het, met betrekking tot de inventarisatie van nieuwe maatregelen erop dat er veel te winnen is in preventie en voorlichting en dat zou voor beide omgevingen kunnen werken.

Nu de cijfermatige verdeling van die twee omgevingen. In het onderzoek van ANWB geven de meeste slachtoffers aan dat hun fiets in winkelgebieden (30%) gestolen zijn. Daarna volgen treinstations, woonomgeving en uitgaansgebieden elkaar respectievelijk op de voet met achttien, zestien en vijftien procent (Ruigrok NetPanel, 2013).

Voor de Binnenstad zijn daar de volgende gegevens over bekend. De meeste fietsdiefstallen vinden op hotspots plaats zoals het stationsgebied, Smakkelaarsveld en het winkel- en uitgaansgebied van Hoog Catharijne, de Oudegracht met Neude en Janskerkhof. De Binnenstad vervult merendeels de functie van centrum en in mindere mate de functie van woonomgeving. Daarom zal de focus zich richten op de publieke omgeving.

2.5.2 Risicobesmetting

Wanneer fietsdiefstal plaatsvindt dan loopt niet alleen het slachtoffer kans om (nogmaals) slachtoffer te worden, maar de hele omgeving. Dat blijkt uit onderzoek van Johnson e.a. waarin zij aangeven dat diefstal tot een verhoogd tijdelijk risico in de omgeving leidt.

Het verhoogde risico zal voor drie tot vijf weken standhouden in een gebied met een omtrek van 450 meter. Dit heet ook wel risicobesmetting en valt te verklaren dat het vaak dezelfde dader is die zijn eerdere succes opnieuw komt halen. Wanneer blijkt dat een dader bijvoorbeeld gemakkelijk een goede fiets op een bepaalde locatie kan stelen dan zal hij daar meestal de volgende keer weer gaan stelen. Omdat er bij fietsdiefstal vaak vele daders zijn, valt er geen zichtbare afname te zien wanneer een fietsendief opgepakt wordt en voor een bepaalde tijd vastzit. Er zijn dan genoeg anderen die blijven stelen (Johnson e.a., 2008).

Kortom, er zijn verschillende plaatsen waar fietsen gestolen zijn zoals woon- en werkomgeving, op stations, bij winkels(centra) en uitgaansgebieden. Vanuit die plaatsen zijn per definitie risicolocaties aan te duiden die op voorhand al extra risico op diefstal hebben zoals stations en rondom (Hoge)scholen en universiteiten. Dat deze locaties op voorhand extra risico hebben, heeft te maken met meerdere factoren als geschikte doelwitten en gebrek aan controle. Theorieën die daar aan ten grondslag liggen zijn de Routine Activity en CRAVED die hierna aan bod komen. Vaak behoren die tot de hotspots, maar er hoeft geen sprake te zijn dat op een risicolocatie ook daadwerkelijk relatief veel gestolen wordt. In Binnenstad zijn dat naast de risicolocaties ook de volgende hotspots: Smakkelaarsveld (119) en de Oudegracht (85+). Ook rondom het Jaarbeurs, Hoog Catharijne en de straat van Neude tot en met Janskerkhof zijn plaatsen waar fietsdiefstal zeer duidelijk aanwezig is.

Naar aanleiding van deze informatie maakt het ook uit waar men de fiets parkeert. Je loopt immers meer risico op een hotspot dan locaties daarbuiten, maar daar valt lang niet altijd aan te ontkomen. Er zijn meerdere factoren van invloed die iets een hotspot maken en ook het risico op zo'n hotspot verminderen. Daartoe behoort onder andere de plek waar fietsers binnen een locatie parkeren en de mate van controle.

2.5.3 Routine Activity & CRAVED

Als verdiepingsslag op welke theorieën fietsdiefstal berust en welke invloed de omgeving daarop heeft, is hierna aandacht voor de Routine Activity Theory (RAT) en het CRAVED-model.

De RAT geeft de samenhang van drie factoren aan die leiden tot het begaan van een strafbaar feit. In Nederland is deze theorie beter bekend als de 'gelegenheidstheorie'. Als toevoeging op de RAT ten aanzien van de gelegenheidstheorie is dat binnen deze theorie de dader vaak uit de omgeving komt waarin fietsdiefstal plaatsvindt. Vanuit zijn dagelijkse bezigheden en verplaatsingsstromen raakt hij bekend met zijn omgeving en ziet hierin mogelijkheden tot het plegen van een delict, hier fietsdiefstal.

De drie factoren bestaan uit de aanwezigheid van een gemotiveerde dader, de aanwezigheid van een geschikt doelwit en de afwezigheid van bescherming.

Allereerst moet er sprake zijn van een gemotiveerde dader, want zonder dader zal er immers geen strafbaar feit plaatsvinden. Er zijn meerdere oorzaken voor een gemotiveerde dader. Zo kan een persoon iets niet op een legale wijze bereiken, maar wel via de illegale manier (bijv. inkomsten). Een fietsendief zou bijvoorbeeld geld nodig hebben voor zijn verslaving en tracht geld te verwerven door het stelen en verkopen van een fiets. De motivatie zou ook bestaan vanuit een economische benadering van een strafbaar feit. Wanneer de baten (geld) meer opleveren dan de kosten (kans om

gepakt te worden, mate van inspanning) dan zou een fietsendief tot de conclusie komen dat het voor hem voordelig is om een fiets te stelen.

Ten tweede moet er sprake zijn van een geschikt doelwit. Ook hier zijn meerdere factoren van invloed op wat iets een geschikt doelwit maakt. Te denken valt aan de waarde, hoe makkelijk het doelwit mee te nemen en te verkopen is. Het CRAVED-model gaat daar verder op in.

Wanneer de gemotiveerde dader in dezelfde ruimte aanwezig is als het geschikte doelwit dan zou er dus een strafbaar feit gepleegd worden. Door de invloed van een derde factor voorkomt deze dat er per direct een strafbaar feit zou kunnen plaatsvinden. De derde factor is die van bescherming. Dit is een algemene aanduiding, omdat (sociale) controle alleen niet de derde factor dekt. Ook de aan- dan wel afwezigheid van een slot, fietsenstalling en dergelijken, oefenen invloed uit op de mogelijkheid om een fiets te stelen.

Kortom, volgens de RAT dragen deze factoren er gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor dat er een kans tot het plegen van fietsdiefstal ontstaat (Centre for POP, z.j.).

Het principe van CRAVED is een acroniem voor een aantal factoren die invloed uitoefenen op wat iets een (on)geschikt doelwit maakt en daarmee invloed uitoefenen op fietsdiefstal. Het CRAVED-model zal per letter aan bod komen (Johnson e.a., 2008).

Concealable gaat over de mate waarin een strafbaar feit verhult plaats kan vinden. Het fietsen ansich is zeer normaal en daardoor is het niet verdacht wanneer op een gestolen fiets wegfietst. Vaak is het ook niet duidelijk dat het op dat moment een gestolen fiets betreft.

Removable heeft betrekking tot in hoeverre een fiets gemakkelijk mee te nemen valt. Dat is met name afhankelijk of deze op slot staat, wat voor slot, kwaliteit van het slot en op welke plek de fiets is gestald.

Available: fietsen zijn in grote getalen voor veel mensen beschikbaar. Daarom zijn er ook zoveel fietsen voor handen en vormt het een groot categorie van potentieel geschikte doelwitten.

Valuable: zoals uit het onderzoek van de ANWB blijkt, zijn veel fietsen rond de vijfhonderd euro en kennen dus grote financiële waarde. Voor de dadersoort met het oogmerk financieel gewin is fietsdiefstal vanwege de waarde zeer aantrekkelijk.

Enjoyable: de mate van plezier zal vooral opgaan voor de compensatie dader en de joyrider aangezien zij het plezier als doel hebben bij hun motivatie tot diefstal.

Disposable gaat over hoe makkelijk daders de fiets vervolgens weer kwijtraken. Dit is zeer gemakkelijk voor fietsendieven. Er is namelijk een grote afzetmarkt voor fietsen die zowel nieuw als gebruikt zijn.

Deze kennis draagt bij aan het verklaren van de invloed van de omgeving op fietsdiefstal. Door de genoemde punten die al dan niet in de omgeving aanwezig zijn, zullen de mogelijkheden tot diefstal makkelijker of moeilijker maken. Een andere factor dat van invloed is op fietsendiefstal is de parkeerlocatie. Afhankelijk daarvan is het voor een dader moeilijk/makkelijker een fiets te stelen door bijv. controle en bescherming.

2.5.4 Parking

Het parkeren van fietsen vormt als factor op fietsdiefstal en is te onderscheiden naar drie soorten parkeerfaciliteiten. Deze drie bestaan uit fietsstallingen, straat parkeren en flyparking (Johnson e.a., 2008).

Onder fietsstallingen behoren zowel de overdekte/binnen als de onoverdekte/buiten stallingen die bestemd zijn om fietsen te parkeren. Deze zijn bijvoorbeeld te vinden rondom het station zoals Westplein en Smakkelaarsveld. Vaak zijn deze stallingen bewaakt of staan onder toezicht. Ook komt het merendeel voor dat ze afgesloten zijn met hekken waardoor de in- en uitgangen verminderd worden.

Flyparking bestaat uit het parkeren van fietsen op plaatsen en aan objecten die daarvoor niet aangewezen en tevens ongeschikt zijn. Daarbij valt te denken aan hekjes, bankjes, paaltjes, verlichting en bruggen. Deze manier van stallen zou het meeste risico bevatten, omdat de omgeving niet optimaal geschikt is voor het parkeren van fietsen en dus ook niet optimaal is om fietsen vast te zetten. Daardoor zou het gemakkelijker zijn om een fiets te stelen en verhoogt daarmee het risico op diefstal.

Straat parkeren bevat het kenmerk dat er op straat geparkeerd wordt aan en rondom objecten die daar, in tegenstelling tot flyparking, wel voor bestemd zijn. Het betreft veelal fietsparkeerplaatsen rondom uitgaansgelegenheden en winkelcentra in de vorm van fietsrekken.

Uit cijfers blijkt dat in bewaakte stallingen veel minder diefstal plaatsvindt. Bij flyparking daarentegen is juist veel mogelijkheid tot diefstal, omdat fietsen niet goed vastgemaakt kunnen worden vanwege de objecten die daar niet voor bestemd zijn. Diefstal bij straatgeparkeerde fietsen zit wat betreft aantal tussen de andere twee in.

2.5.5 Sociale controle en cameratoezicht

Verder zijn er nog twee factoren die door aanwezigheid bijdragen aan het tegengaan van fietsdiefstal. Voor elke soort criminaliteit zou er aangetoond zijn dat de frequentie ervan met 7% afneemt bij de aanwezigheid van cameratoezicht. Datzelfde geldt ook voor fietsdiefstal. De afname bedraagt bij dit delict zelfs 51% in afgesloten fietsstallingen (Nettle, 2012).

Zo'n zelfde soort werking heeft de aanwezigheid van sociale controle. Het gaat daarbij om directe en indirecte sociale controle. Directe controle bestaat uit de aanwezigheid van mensen. De stroom van mensen in fietsstallingen zou veel effect hebben op de afname van fietsdiefstal. Door continue aanwezigheid van mensen beperkt dat de gelegenheid voor dieven. Helaas gaat dit vanuit ander onderzoek niet op. Volgens Sidebottom grijpen mensen niet in wanneer zij verdachte situaties zien en bovendien trekt de professionele dader zich niks aan van de aanwezigheid.

Indirecte controle bestaat uit cameratoezicht en de succesvolle actie 'cycle thieves we are watching you' waarbij borden met aanstarende ogen voor een afname van 62% zorgt (Nettle, 2012).

2.5.6 Verplaatsingsdelict

Er zijn een groot aantal kenmerken die invloed hebben op fietsdiefstal. Door het treffen van maatregelen in deze omgeving zou de diefstal moeten afnemen. Dat lijkt uit onderzoek in veel gevallen ook op te gaan. Waar ook rekening mee gehouden moet worden is dat het probleem zich

geografisch verschuift. Wanneer op een bepaalde locatie moeilijker is om fietsdiefstal te plegen dan gaan daders naar een andere plek waar het makkelijker is (Nettle, 2012).

2.6 Veiligheidsketen

De term veiligheidsketen komt voort uit een benadering van veiligheidsvraagstukken als ketenwerking. Er zijn meerdere processen/schakels in een keten van toepassing waarmee een veiligheidsvraagstuk aangepakt kan worden. Met deze benadering ontstaat een volledige aanpak voor dat vraagstuk vanuit diverse invalshoeken. Het betreft een benaderingswijze van het probleem dat vanaf de voorkant aangepakt wordt, maar dat er ook beleid gevoerd wordt op de achterkant wanneer het vraagstuk zich alsnog voordoet. De schakels bestaan uit (Stol e.a., 2011):

- Proactie: het wegnemen van structurele oorzaken van onveiligheid.
- Preventie: het nemen van maatregelen om onveiligheid te voorkomen of waar mogelijk te stoppen.
- Preparatie: voorbereiding op een onveilige gebeurtenis wanneer deze voordoet.
- Repressie: door middel van het bestrijden reageren op het voordoen van de onveilige gebeurtenis.
- Nazorg: na afloop van de onveilige gebeurtenis de gevolgen te beperken, schade te herstellen en een nieuw incident voorkomen.

2.7 Reductietechnieken

De veiligheidsketen geeft aan in welke fase de maatregel zich bevindt. Reductietechnieken hebben betrekking op de aspecten waar de maatregel op van toepassing is. Het gaat dus om de duiding van maatregelen op welk vlak deze zich bevindt.

In het Actieplan fietsdiefstal van de gemeente Utrecht is ook gebruikgemaakt van vier reductietechnieken (Bruinenberg, 2012). Ten eerste is dat bewustwording en heeft als doel gedragsbeïnvloeding van de fietsgebruiker. Het gaat daarbij onder meer over het vastzetten van fietsen, doen van aangifte en bewustzijn van handelingen tegen fietsdiefstal.

Ten tweede is dat toezicht. Het betreft zowel directe als indirecte, formele en informele toezicht. Daarbij valt te denken aan cameratoezicht, sociale controle en toezicht van Boa's en Politie.

De derde techniek betreft fysieke maatregelen. Het beslaan maatregelen in de omgeving en voor het doelwit. Voorbeelden daarvan zijn fietsenstallingen, verlichting en sloten.

De vierde reductietechniek heeft betrekking op de opsporing van daders. Het gaat dan om maatregelen om een dader van fietsdiefstal op te sporen zoals door middel van een lokfiets.

Ten behoeve van het onderzoek is er een vijfde reductietechniek toegevoegd dat als extra perspectief dient om fietsdiefstal te benaderen. Het betreft het perspectief van organisatie. Het heeft als doel om maatregelen tegen fietsdiefstal vanuit beleidsmatig en operationeel niveau te benaderen.

2.8 Drie sporenaanpak

De veiligheidsketen en reductietechnieken richten zich op de fase en het aspect waarin de uitvoering van de maatregel zich bevindt. De drie sporenaanpak richten zich op één bepaald spoor waarop maatregelen van toepassing zijn. Op deze wijze is het mogelijk om beleid te voeren en focus aan te brengen op één bepaalde spoor. Het gaat dan om de volgende sporen.

Persoonsgericht: maatregelen die betrekking hebben op het slachtoffer (voorlichting) en maatregelen die zichzelf kunnen treffen (manieren van vastzetten, ingrijpen verdachte situatie). Hiertoe behoren ook maatregelen op daders, handelaren en helers. Enerzijds moet het stelen, handelen of kopen van gestolen fietsen minder lucratief en meer risicovol zijn. Dit moet bovengenoemden weerhouden om betrokken te zijn bij fietsdiefstal. Anderzijds moeten zij niet aan hun straf ontkomen waarbij de pakkans een essentiële factor is, net zoals vervolgen door het Openbaar Ministerie.

Objectgericht: maatregelen die betrekking hebben op fietsen om fietsdiefstal tegen te gaan. Enkele voorbeelden hiervan zijn ART-sloten en geregistreerde framenummers.

Domeingericht: maatregelen die vanuit de omgeving bijdragen aan het tegengaan van fietsdiefstal. Te denken valt aan cameratoezicht, verlichting en bewaakte stallingen.

2.9 Inventarisatie van nieuwe maatregelen

In de hoofdvraag en deelvragen komt veelvuldig de ‘inventarisatie van nieuwe maatregelen’ aanbod. Om hier duidelijkheid over te scheppen, is hierna aandacht voor deze aspecten.

Inventariseren gaat om, door middel van onderzoek, het inzichtelijk maken van nieuwe maatregelen door het beantwoorden van de onderzoeksvragen. De inventarisatie mondt uit in een plan van aanpak. Met nieuw worden maatregelen bedoelt die nog niet door de gemeente Utrecht getroffen zijn of deze nog niet onder de aandacht zijn gebracht in het actieplan fietsdiefstal.

Maatregelen bevatten het geheel van beleid, aanpak en uitvoering vanuit de te onderzoeken gemeenten op het gebied van fietsdiefstal. De maatregelen worden gecategoriseerd naar doelgroepgerichte aanpak, schakel van veiligheidsketen en naar reductietechniek.

2.10 Conclusie

In dit hoofdstuk is de aard van fietsdiefstal onderzocht en uiteengezet. Er is inzicht verkregen in wat de diverse kenmerken van de factoren omtrent fietsdiefstal zijn. Ook is duidelijk geworden wat de werking en invloed van deze kenmerken is.

Het blijkt dat er verschillende werkwijzen bestaan waarmee daders fietsen wederrechtelijk toe-eigenen. Er valt dan ook onderscheid te maken in dadergroepen en de werkwijzen aangewend door diverse type daders. Met dat onderscheid zijn tevens de uiteenlopende motieven bekend.

Verder blijkt dat men diefstal van fietsen als normaal verschijnsel ziet. De meerderheid van alle fietsers treffen in beperkt mate preventiemaatregelen om fietsdiefstal te voorkomen. Pas wanneer men slachtoffer geworden is, ontstaat veel frustratie over fietsdiefstal. Men ondervindt hinder, financieel

verlies en ervaart gevoelens van onveiligheid. Desondanks komt herhaaldelijk slachtofferschap voor, maar is tegelijkertijd de aangiftebereidheid laag vanwege de gedachte dat aangifte doen tot niets zal leiden.

De kenmerken van fietsen hebben invloed op het risico van diefstal ervan. Bepaalde merken of type fietsen zijn populair onder bepaalde dadergroepen. Bovendien kennen fietsen grote financiële waarde en is het gebruik ervan groot. Dat maakt dat er veel vraag naar fietsen is. Het is dus voor daders vrij makkelijk om fietsen te stelen en te verkopen.

Dan zijn er nog de omgevingskenmerken die invloed hebben op fietsdiefstal. Een onoverzichtelijk omgeving maakt het stelen van fietsen minder opvallen. Denk daarbij aan de grote hoeveelheid fietsen die aan op de Oudegracht ongestructureerd geparkeerd staan. De aan- of afwezigheid van cameratoezicht, sociale controle en dergelijken hebben invloed op de gelegenheid tot het plegen van fietsdiefstal.

Tot slot is duidelijk geworden welke perspectieven de onderzoeksvragen belichten en valt daarmee te concluderen dat er vele factoren van invloed zijn op de mate waarin fietsdiefstal mogelijk is en daarmee in een bepaald gebied voorkomt. Fietsers hebben daar zelf ten dele invloed op, maar ook de omgeving creëert in veel gevallen gelegenheid tot fietsdiefstal. Anderzijds zijn ook daders zeer succesvol in het plegen van dit delict. Het is dus van belang om met al deze factoren rekening te houden en diverse maatregelen te inventariseren en te nemen om fietsdiefstal tegen te gaan.

3. Methodologie

Dit hoofdstuk beslaat de aanpak voor de uitvoering van het onderzoek. Het geeft uitleg en verantwoording over de onderzoeksmethode en de onderzoekspopulatie en verschaft een methodologische reflectie.

3.1 Onderzoeksmethoden

Dit rapport bevat de resultaten van een literatuur- en veldonderzoek. Het onderzoek is verkennend en inventariserend van aard. Er is namelijk onderzoek verricht naar het beleid, de aanpak, van fietsdiefstal binnen andere Nederlandse gemeenten. Op basis van onderzoeksvragen richt het onderzoek zich tot perspectieven van de veiligheidsketen, reductietechnieken en de drie sporenaanpak. Daarmee ontstaat een inventarisatie van maatregelen tegen fietsdiefstal in een integraal kader.

De stedelijk adviseur veel voorkomende criminaliteit heeft reeds onderzoek gedaan naar maatregelen tegen fietsdiefstal waaruit het actieplan fietsdiefstal is voortgekomen. Dit onderzoek gaat dieper op de integraliteit in. Zo is de drie sporenaanpak een nieuw perspectief om naar fietsdiefstal te kijken. Ook is er een reductietechniek toegevoegd. Verder is het nieuw dat er op grote schaal verdiepend gekeken wordt naar het beleid binnen andere gemeenten op fietsdiefstal.

De analyse van beleidsdocumenten en de inventarisatie van maatregelen binnen andere gemeenten vindt plaats aan de hand van een onderzoeksgroep. Daarin staan de te onderzoeken gemeenten.

3.1.1 Literatuuronderzoek

Om een beeld te vormen van de aard en omvang van fietsdiefstal is er door middel van literatuur vooronderzoek verricht. Met betrekking tot de omvang is inzichtelijk gemaakt wat het aantal aangiftes van fietsdiefstal op landelijk-, stads-, wijk-, buurt- en straatniveau is. Met betrekking tot de aard van fietsdiefstal zijn aspecten als modus operandi, dadergroepen en motieven, kenmerken van slachtoffers, invloed van de omgeving en kenmerken van doelwitten in kaart gebracht. Deze zaken zijn gebruikt om de probleemstelling helder te krijgen.

Aan de hand van literatuur zijn de onderzoeksvragen opgesteld en is een focus gemaakt naar de veiligheidsketen, reductietechnieken en de drie sporenaanpak. Deze zaken zijn verder uiteengezet en vormen de perspectieven om de uitvoering van het onderzoek te benaderen.

3.1.2 Veldonderzoek

De dataverzameling in de uitvoering van het onderzoek is bewerkstelligd door het analyseren van beleidsdocumenten en het afnemen van interviews. Er is zoveel mogelijk vooraf op internet gezocht naar beleidsdocumenten alvorens contact werd opgenomen met respondenten uit de onderzoekspopulatie. In veel gevallen was echter te weinig informatie online beschikbaar en zijn gemeenten uit de onderzoekspopulatie benaderd voor interne beleidsdocumenten op fietsdiefstal. Tegelijkertijd is er aangestuurd op het afnemen van interviews met de respondenten. In alle gevallen heb is eerst telefonisch contact opgenomen en georiënteerd op de situatie en beleid van fietsdiefstal binnen de betreffende gemeenten.

Afhankelijk van de respondent is eerst de literatuur verkregen waarna een interview volgde. Ook is het voorgekomen dat de respondent eerst een interview af wilde laten nemen alvorens hij literatuur ter inzage aanbood. In het laatste geval is er na kennisneming van de beleidsdocumenten contact opgenomen met de respondent. Dit is immers van belang om door te kunnen vragen op hetgeen ter kennis is gesteld ten behoeve van kwalitatieve analyses.

Als onderdeel van het veldonderzoek zijn interviews met respondenten afgenomen. Interviews zijn vraaggespreken met als doel het verkrijgen van informatie met betrekking tot een bepaald onderwerp. Voor het onderzoek naar fietsdiefstal is gebruik gemaakt van interviews om gericht informatie te krijgen van professionals. Met die informatie zijn de afzonderlijke deelvragen beantwoord. Om die informatie gericht te verkrijgen is gebruikgemaakt van een half-gestructureerd interview met topiclist. Met de afbakening van de drie perspectieven zijn de interviews aan de hand van de topiclist breed benaderd.

Een ander onderdeel van het veldonderzoek bestaat het observeren. Observatie is de systematische waarneming van bepaalde gedragingen van personen en van bepaalde situaties die zich voordoen. In het kader van fietsdiefstal was het nodig om meer inzicht te krijgen in enkele (situationele) aspecten, zoals het preventiegedrag van fietsgebruikers. Het zal dan gaan om de wijze van stallen, het op slot zetten en het gedrag bij verdachte situaties.

Daarvoor zijn observaties gedaan met onder andere Toezicht en Veiligheid. Daarnaast is gebruik gemaakt van reeds gedane observaties vanuit andere onderzoeken. Dit raakt gedeeltelijk de methode van literatuuronderzoek.

Zowel de beleidsdocumenten als de interviews en observaties zijn geanalyseerd en uitgeschreven. Op basis hiervan is inzichtelijk gemaakt wat het beleid en de maatregelen op fietsdiefstal binnen andere gemeenten zijn op basis van de perspectieven veiligheidsketen, reductietechnieken en de drie sporenaanpak. Deze uitwerkingen zijn uitgeschreven in hoofdstuk vier tot en met zes en beslaan respectievelijk de analyses, conclusies en aanbevelingen.

3.2 Onderzoekspopulatie

Voorafgaand aan de uitvoering van het onderzoek is er een onderzoekspopulatie opgesteld. Dit bestaat een selectie van de te onderzoeken gemeenten. Deze populatie is tot stand gekomen op basis van kenmerken als grootte van of aantal aangiftes fietsdiefstal in die gemeente. Om vooral de bruikbaarheid van het onderzoek te dienen, zijn er tevens gemeenten aan de populatie toegevoegd op basis van uiteenlopende redenen. Het is namelijk voorgekomen dat gemeenten met een succesvolle aanpak op fietsdiefstal, die kleiner zijn dan de beoogde omvang daarmee buiten de populatie zouden vallen. Deze gemeenten hebben echter wel een succesvolle aanpak op fietsdiefstal waarmee dit delict lokaal gedaald is. Het zou de bruikbaarheid van dit onderzoek niet ten goede komen wanneer dergelijke gemeenten niet opgenomen worden in de onderzoekspopulatie.

Vanuit de onderzoekspopulatie zijn respondenten benaderd die vanuit hun organisatie betrokken zijn bij het beleid op fietsdiefstal. Denk daarbij aan de gemeentelijke organisatie, lokale politie eenheid en Boa-organisaties. In het overzicht hieronder is de onderzoekspopulatie uiteengezet.

Onderzoekspopulatie	Respondenten
Gemeente Dordrecht	Medewerker gemeente beleid fietsdiefstal
Gemeente Tilburg	Medewerker Taskforce Tilburg Veilig
Gemeente Eindhoven	Medewerker Boa-organisatie Eindhoven

Gemeente Maastricht	Medewerker gemeente beleid fietsdiefstal
Gemeente Rotterdam	Medewerker gemeente beleid fietsdiefstal Medewerker politie eenheid Rotterdam
Gemeente Nijmegen	Medewerker gemeente beleid fietsdiefstal
Gemeente 's-Hertogenbosch	Medewerker gemeente beleid fietsdiefstal Medewerker Boa-organisatie 's-Hertogenbosch
Gemeente Amsterdam	Medewerker gemeente beleid fietsontwikkeling
Gemeente Groningen	Medewerker politie eenheid Groningen
Gemeente Amersfoort	Medewerker gemeente beleid fietsdiefstal
Vereniging Nederlandse gemeenten	Medewerker VNG
Gemeente Zwolle	Politiestudenten onderzoek fietsdiefstal Zwolle
Gemeente Den Haag	Medewerker gemeente beleid fietsdiefstal
Gemeente Vlieland	Medewerker politie eenheid Vlieland
Gemeente Delft	Medewerker gemeente beleid fietsdiefstal
Cycle space	Medewerker organisatie fietsbeleid
Gemeente Deventer	Politiestudenten onderzoek fietsdiefstal Deventer
Gemeente Leiden	Niet benaderd
Gemeente Arnhem	Niet benaderd

De totale onderzoekspopulatie bestaat uit negentien gemeenten. Vandaaruit is gesproken met diverse respondenten die vanuit hun organisatie binnen de betreffende gemeente verbonden zijn aan het beleid op fietsdiefstal. Van de negentien gemeenten zijn twee gemeenten niet benaderd. De uitwerkingen van literatuur en interviews van respondenten van de zeventien gemeenten, voor zover er een beleid op fietsdiefstal aanwezig was, staan in de bijlagen.

3.3 Methodologische reflectie

Onderzoek dient onafhankelijk en betrouwbaar te zijn. Daarom zijn er een aantal zaken waar rekening mee gehouden is tijdens de uitvoering van dit onderzoek.

Ten eerste is dat de validiteit van het onderzoek en betreft het meten van hetgeen waartoe het onderzoek dient. Enerzijds gaat het om interne validiteit waarbij de conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek een gevolgtrekking van de onderzoeksresultaten zijn. Deze moeten met elkaar overeenkomen.

In dit onderzoek is een analyse gemaakt van beleidsdocumenten op fietsdiefstal binnen diverse gemeenten. Dat zijn kwalitatieve en betrouwbare documenten van organisaties die lokaal verantwoordelijk zijn voor het beleid op fietsdiefstal. Bovendien is de betrouwbaarheid verhoogd door middel van interviews met respondenten die binnen de gemeenten van de onderzoekspopulatie werkzaam zijn. Hiermee zijn gelegenheden geschapt om door te vragen op de beleidsdocumenten en hiermee diepere analyses te maken. Dit vormde een controle op zowel de verkregen beleidsdocumenten als ook op de interpretatie van deze documenten.

Naast interne validiteit is er ook de externe validiteit en betreft de mate waarin de onderzoeksresultaten te generaliseren zijn. Voor dit onderzoek zijn zeventien gemeenten van de onderzoekspopulatie benaderd. Daarvan heeft de meerderheid beleidsdocumenten aangeleverd en zijn interviews met respondenten afgenomen. Gezien de aard van fietsdiefstal verschilt het beleid op dit delict per gemeente. Zo richt de ene gemeente veel op de eigen verantwoordelijkheid van fietsers, de

andere gemeente spoort juist actief fietsendieven op. Weer een andere gemeente heeft enkel capaciteit voor de realisatie van fietsstallingen. Dat leidt tot een hoeveelheid aan uiteenlopende onderzoeksresultaten. Het maakt dat bepaalde onderzoeksresultaten op 'slechts' één gemeente gebaseerd zijn. Er zijn echter ook veel onderzoeksresultaten die met elkaar overeenkomen en op meerdere gemeenten gebaseerd zijn.

Er is dus sprake van gedeeltelijke generaliseerbaarheid van onderzoeksresultaten. Daarbij komt dat de baten van veiligheidsmaatregelen lastig te meten zijn. Bovendien bestaat de mogelijkheid dat, door diverse omstandigheden, een effectieve maatregel in de ene gemeente niet voor dezelfde successen in een andere gemeente zorgt.

De onafhankelijkheid van dit onderzoek is in het doel ervan gewaarborgd. Het onderzoek dient niet direct zorg te dragen voor een afname van fietsdiefstal in de gemeente Utrecht, specifiek in de Binnenstad. Daarentegen dient het onderzoek als inventarisatie van beleid en maatregelen van fietsdiefstal binnen andere gemeenten. Het onderzoek dient inzicht te geven in het beleid van andere gemeenten en is daarmee niet afhankelijk van het behalen van resultaten voor een directe afname van fietsdiefstal. Vandaaruit is het mogelijk om de uitkomsten aan te wenden in de Utrechtse aanpak van fietsdiefstal.

3.4 Conclusie

Er zijn meerdere onderzoeksmethoden voor dit onderzoek angewend. De aard van deze methoden dragen bij aan de betrouwbaarheid van het onderzoek. Met de analyse van beleidsdocumenten en het afnemen van interviews is het onderzoek intern valide. Door de opgestelde onderzoekspopulatie kent dit onderzoek een groot bereik. Dit zorgt er tevens voor dat de onderzoeksresultaten een grote diversiteit hebben. Daardoor zijn de resultaten ten dele generaliseerbaar. Tot slot is dit onderzoek in grote mate onafhankelijk.

4. Beleid en maatregelen fietsdiefstal

In dit hoofdstuk staan de bevindingen uit de analyse van beleidsdocumenten en interviews weergegeven. Er is uitvoerig beschreven wat de geïnventariseerde maatregelen tegen fietsdiefstal zijn. Deze zijn afkomstig vanuit het beleid op dit delict binnen gemeenten van de onderzoekspopulatie.

Ten behoeve van de overzichtelijkheid geeft onderstaande tabel een weergave van actiepunten waar de maatregelen betrekking op hebben. Deze actiepunten zijn geordend naar de reductietechnieken en de schakels van de veiligheidsketen. Indien van toepassing is de drie sporenaanpak kenbaar gemaakt.

In navolging van de tabel zijn de bevindingen in deelhoofdstukken uitgewerkt op basis van de reductietechnieken. Per reductietechniek zijn de actiepunten uitgewerkt naar de schakels van de veiligheidsketen. Per actiepunt zijn vervolgens maatregelen uitgewerkt. Met dit hoofdstuk zijn de deelvragen twee, drie en vier van het onderzoek beantwoord.

	Bewustzijn	Organisatorisch	Toezicht	Fysieke maatregelen	Opsporing
Proactie	❖ Normbesef en preventiegedrag van fietsers verhogen	- Werkgroep fietsdiefstal - Operationeel team fietsdiefstal - Clustering fietsdiefstal - Afspraken met partners - Informatie-uitwisseling - Fietsdiefstal in integraal perspectief		▣ Fietsstallingen	
Preventie	❖ Gestolen fietsen herkennen ❖ Communicatie over fietsdiefstal ❖ Inzet op sociale mediaberichtgeving ❖ Preventietips ❖ Inzet communicatiemiddelen		▣ Inzet Waaks en buurtpreventie ▣ Inzet fietscoach ▣ Statisch toezicht op hotspots ▣ Preventieve inzet politie, Boa-organisatie, particuliere beveiliging en studenten	▣ Ruimtelijke ordening	➤ Inzet en gebruik Digitaal Opkopers Register ➤ Samenwerking en controle witte fietshandel
Preparatie	❖ Aangiftebereidheid verhogen ❖ Registratie fietskenmerken	- Verdachte quotum - Online aangiftesysteem			- Bruikbaarheid aangiftes verhogen
Repressie					⊙ Inzet lokfiets ⊙ Daderaanpak middelbare scholieren ⊙ Daderaanpak stelselmatige fietsendieven ⊗ Heleraanpak algemeen ⊗ Heleraanpak middelbare scholieren ➤ Aanpak grijze en zwarte fietshandels ❖ Gestolen fietsen opsporen en terugbezorgen
Nazorg					

❖ Slachtoffergericht ⊙ Dadergericht ➤ Handelaarsgericht ⊗ Helergericht ▣ Omgevingsgericht ◆ Doelwitgericht – Geen toepassing drie sporenaanpak

4.1 Bewustzijn fietsers

De mate van (risico)bewustzijn van fietsers heeft invloed op de houding en het preventiegedrag van fietsers. Zo gebruiken fietsers minder snel een tweede slot bij een goedkope fiets. Bovendien zijn fietsers vaak van mening dat hun fiets niet gestolen wordt. Zij zijn ervan overtuigd dat deze veilig staat of anders is men binnen kort tijdbestek weer terug bij hun fiets. De mate van bewustzijn bepaald de uiteindelijke houding en preventiegedrag van fietsers ten aanzien van fietsdiefstal. Bewustwording valt te beïnvloeden door middel van communicatie. Over de diverse werkingen en mogelijkheden van bewustwording en communicatie gaan de volgende analyses.

4.1.1 Proactie

Normbesef en preventiegedrag van fietsers verhogen

Een bepaalde denkwijze of normbesef heeft invloed op het gedrag van fietsers ten aanzien van fietsdiefstal. In het huidige beeld zien de meeste mensen fietsdiefstal als normaal verschijnsel. Dat maakt mensen minder actief om een dergelijk delict tegen te gaan. Dit verminderd normbesef leidt er dan ook toe dat mensen in veel gevallen minder aan preventie doen.

Overigens heeft dat laatste ook te maken met het lage risicobewustzijn van fietsers waarmee zij de kans op slachtofferschap laag inschatten. Bovendien bestaat er een bepaalde gemakzucht onder fietsers: alles moet zo snel en makkelijk mogelijk zijn anders zal men, als voorbeeld, minder inspanningen doen om een fiets op slot te zetten (Uitwerking 8, bijlage). Wanneer slachtoffers van fietsdiefstal voor een klein bedrag een tweedehands fiets kunnen kopen, dan zien mensen vaak het nut niet om inspanningen te verrichten ten aanzien van preventie. Het is onder een doelgroep als studenten al vaak zo dat zij goedkope fietsen bezitten in verband met de kans op diefstal ervan. Zij vinden diefstal van een dergelijke fiets minder erg dan bij een dure fiets en zijn daardoor ook minder gemotiveerd om aan preventie te doen.

Door fietsdiefstal als een alledaagse zaak te zien, zal dit delict gemakkelijk standhouden. Zo zal zowel het plegen van het delict door gebrekkige preventie onder bepaalde groepen relatief makkelijk blijven. Ook zal de markt van gestolen fietsen die tweedehands goedkoop worden aangeboden in stand blijven. Om die reden kan het aandacht verdienen om fietsdiefstal vanuit een normbesef proactief te benaderen (Uitwerking 7 & 8, bijlage).

Fietsers kunnen namelijk zelf belangrijke preventieve inspanningen leveren om fietsdiefstal te voorkomen, maar zij moeten daar wel het belang van inzien. Het beïnvloeden van de norm, door het belang van preventie en dergelijken te belichten, kan leiden tot actiever preventiegedrag en een verhoging van het risicobewustzijn.

Dat valt het best te bewerkstelligen door structureel en via diverse wegen te communiceren. Zie daarvoor de diverse communicatietactieken en -middelen, verderop in de tekst, om bepaald preventiegedrag uit te dragen en het risicobewustzijn te verhogen. Het geldt aan de andere kant ook om helinggedrag als niet-geaccepteerd en strafbaar neer te zetten (Uitwerking 8, bijlage).

4.1.2 Preventie

Gestolen fietsen herkennen

Er is reeds gebleken dat een bepaald normbesef invloed heeft op onder meer het preventiegedrag van fietsers. Daardoor blijft heling in veel gevallen ook in stand, omdat slachtoffers in meerdere mate accepteren dat een (goedkope) fiets gestolen is. Zij kunnen immers op een makkelijke en goedkope wijze een fiets aanschaffen die in veel gevallen van diefstal afkomstig is.

Deze mensen zijn vaak onvoldoende doordrongen van de strafbaarheid van heling. Het is mogelijk om hieruit te concluderen dat heling tevens een geaccepteerd verschijnsel is. Het is echter ook zo dat veel mensen zich niet van heling bewust zijn (Uitwerking 1, bijlage).

Het blijkt dat heling van fietsen ook plaatsvindt doordat veel mensen onvoldoende bewust zijn dat ze een gestolen fiets kopen. De mensen die niet bewust een gestolen fiets willen kopen, hebben in veel gevallen te weinig kennis om dit soort fietsen te herkennen. Bovendien zijn veel fietsers onvoldoende kritisch bij wie, wat voor en tegen welke prijs zij een fiets kopen.

Onder andere hierdoor vindt op grote schaal, zowel bewust al onbewust, heling plaats waardoor de markt van gestolen fietsen lucratief blijft. Belangrijk is om preventief in te zetten op het herkennen van gestolen fietsen. Anderzijds is het te gemakkelijk om gestolen fietsen via bepaalde handels te kopen. Een aanpak op fietshandels zou tevens van waarde zijn (Uitwerking 1 & 7, bijlage).

Communicatie over fietsdiefstal

Het blijkt dat communicatie over fietsdiefstal een belangrijk aspect is in de aanpak van fietsdiefstal als het gaat om preventie door fietsers. Doordat fietsers zelf een belangrijke rol spelen in de preventie van fietsdiefstal is het relevant dat zijzelf ook de inspanningen verrichten. Communicatie kan bijdragen om fietsers tot bepaalde handelingen te aan te zetten en kennis over te dragen. De communicatie moet daarbij wel zo effectief mogelijk zijn en aansluiten op de diverse doelgroepen die het voor ogen heeft.

De kracht van effectieve communicatie blijkt in ieder geval te liggen in het structureel zenden van berichten, over diverse kanalen en het herhalen van die berichten. Voorbeelden van communicatiekanalen zijn sociale media, nieuwsbrieven, kranten, organisaties en op straat.

Van belang is om een eenduidige en heldere boodschap aan de actualiteit te verbinden om de beoogde lezer te interesseren. Herhaal dit bericht dan ook meerdere malen door diverse partners in een bepaald tijdsbestek. Communicatie kan het meeste effect sorteren wanneer de beoogde ontvangers over een hele dag geconfronteerd worden. Hierdoor kunnen ontvangers hetgeen gecommuniceerd is als norm zien en hieraan acties verbinden die voor hun van belang zijn (Uitwerking 10, bijlage).

Overigens is communicatie te versterken wanneer een boodschap bijzonder is. Er is in dit onderzoek niet verder gedefinieerd wat bijzonder zou zijn in de communicatie. Vanuit respondenten is wel gebleken dat boodschappen beter opgepakt werden, meer bij mensen binnen kwamen en meer gedeeld werden wanneer deze raakvlakken met de beoogde ontvangers hebben. Daarbij valt te denken aan actualiteiten of een koppeling met gebeurtenissen in woonbuurten.

Ook zouden grappige, ludieke en uitzonderlijke berichten meer kracht hebben. Tot slot kunnen mensen met aanzien kracht aan een bericht toevoegen. Daarbij valt te denken aan burgemeesters, wethouders en wijkagenten (Uitwerking 1 & 10, bijlage).

Communiceren over fietsdiefstal heeft uiteindelijk als doel het (risico)bewustzijn en normbesef te verhogen. Hierdoor gaan fietsers het belang van preventie inzien en zullen daarvoor inspanningen leveren (Uitwerking 1, bijlage).

Een gedeelte van die communicatie kan bestaan uit (sociale) mediaberichtgeving en de inzet op preventietips door inzet op diverse communicatiemiddelen.

Daarnaast blijkt het van belang te zijn dat communicatie zich tot een bepaalde groep of gebied richt. Belangrijke doelgroepen en gebieden zijn te bereiken op hotspots van fietsdiefstal en op festivals. De laatst genoemde betreffen locaties waar relatief veel fietsdiefstal voorkomt. Overigens zijn festivals nog vaak onderbelichte locaties waar in veel gevallen een relatief grote mate van fietsdiefstal voorkomt. Het zou vanuit organisatoren ook meer aandacht verdienen om het risico op fietsdiefstal op hun festivals te verminderen.

Bovendien maken grote groepen mensen van bovengenoemde locaties gebruik voor het stallen van fietsen waarmee dus een grote groep potentiële slachtoffers bereikbaar is. Denk daarbij ook aan horeca, winkelcentra, hogescholen en universiteiten (Uitwerking 3 & 8 & 13, bijlage).

Inzet op sociale mediaberichtgeving

Sociale media zijn geschikte kanalen om over diverse aspecten van fietsdiefstal te communiceren. Mensen maken veel gebruik van dit soort zeer toegankelijke media en houden berichtgeving ervan op meerdere momenten van de dag bij. Hiermee is een grote doelgroep omtrent fietsdiefstal makkelijk te bereiken.

Ook zijn de gebruikers van deze media in staat om berichten te verspreiden. Hierdoor worden ontvangers van berichten ook zenders. Dit draagt bij aan het verspreiden van de boodschap.

Door inzet van berichtgeving op deze media nemen fietsers structureel kennis over de huidige lokale ontwikkelingen met betrekking tot fietsdiefstal en wat zij daar tegen kunnen doen. Op deze wijze zijn de sociale media zeer geschikt om het risicobewustzijn veelvuldig en structureel te verhogen (Uitwerking 1, bijlage).

Dergelijke berichtgeving is te versterken door de boodschappen te specificeren. Mensen nemen berichten meer tot zich wanneer zij zich aangesproken voelen. Dit kan bewerkstelligd worden door te zenden op wijk- of buurtniveau en naar doelgroepen als studentverenigingen. Ook bijzondere en ludieke berichten versterken de boodschap doordat mensen deze beter onthouden (Uitwerking 1 & 3 & 10, bijlage).

Preventietips

Aangezien fietsers zelf een zeer belangrijke bijdrage kunnen leveren om het risico op fietsdiefstal te verminderen, is het zaak dat zij aan preventie doen. Helaas weten fietsers vaak te weinig wat zij kunnen doen of doen dit niet op de juiste manier (Uitwerking 9, bijlage).

Uit eigen waarneming tijdens een ronde met een medewerker van Toezicht & Handhaving bleek dat veel mensen hun fiets met een tweede slot bevestigde. Daarmee is het voor potentiële dieven moeilijker de fiets te stelen en verminderd het risico op fietsdiefstal. Het bleek echter dat deze wijze van preventie weinig effectief is. Het tweede slot hangt vanaf de achterband vaak op de grond. Fietsendieven kunnen het slot hierdoor gemakkelijker stukslaan of -gooien. Bovendien is het alsnog mogelijk om een dergelijke fiets weg te tillen.

Uiteraard kan gemakzucht daar een rol in spelen, net zoals een verminderd norm- of risicobesef. Het is dan ook van belang om structureel te communiceren over preventietips en de baten ervan (Uitwerking 1, bijlage).

Inzet communicatiemiddelen

Er is reeds gebleken dat de inzet op communicatie diverse zaken kan bewerkstelligen. Zo is het mogelijk om via communicatie fietsers proactief en preventief te benaderen. Doel hiervan is om het normbesef aan te passen, het (risico)bewustzijn te verhogen, mensen te waarschuwen, activeren tot preventiegedrag en het overdragen van kennis omtrent fietsdiefstal en heling. Ook is toegelicht wat de kracht van effectieve communicatie zou zijn en is de inzet op (sociale) mediaberichtgeving als middel benoemd. Hierna komen diverse middelen daarvoor aan bod.

Naast (sociale) mediaberichtgeving is het mogelijk om diverse boodschappen en waarschuwingen te zenden via tekstkarren en borden. Een tekstkar heeft een hoge mate van mobiliteit en de tekst is makkelijk aan te passen. Een bord is vaak wat goedkoper, maar staat vast op één locatie en is beperkt tot één tekst. Borden hebben vaak een redelijk permanent karakter en om die reden kan eventueel gekozen worden om gebruik te maken van vlaggen op hotspots. Het blijkt in ieder geval dat deze vorm van communicatie te versterken is door in te zetten op middelen die verplaatsbaar en opvallend zijn. Dat zijn belangrijke aspecten om de inzet ervan te overwegen (Uitwerking 1 & 13, bijlage).

Middels het plaatsen van borden en tekstkarren kunnen gemeenten fietsers bereiken en waarschuwen voor fietsdiefstal. Het betreft waarschuwingen voor fietsendieven bij stallingen en hotspots. Waarschuwingborden voor fietsers, die bijvoorbeeld het aantal fietsendiefstallen in een bepaalde periode weergeven, moeten enerzijds het risicobewustzijn verhogen en anderzijds kennis van preventie overdragen. Waarschuwingborden, zoals de 'dwingende ogen', gericht op de potentiële dief zouden een afschrikkend effect hebben op de beoogde fietsendieven (Uitwerking 1 & 10, bijlage). Met dit soort communicatiemiddelen kan berichtgeving afgestemd worden op de locatie en dient opvallend te zijn om de boodschap eerder door voorbijgangers opgenomen te worden (Uitwerking 3, bijlage).

Daarnaast kan het effectief zijn om borden in en rondom fietsparkeerplaatsen neer te zetten die instructies geven op welke wijze men een fiets veilig kan stallen. Denk daarbij aan het gebruik van een tweede slot door het frame en voorwiel om deze vervolgens aan een verankerd object te bevestigen (Uitwerking 5, bijlage).

In navolging van tekstkarren en borden is het ook mogelijk om een reclamefiets in te zetten. Deze fiets is, net als een tekstkar, mobiel. Bovendien is dit een relatief goedkoop middel en is de tekst makkelijk aan te passen. Een dergelijke fiets kan zeer opvallend zijn. Het doel van een reclamefiets is om preventietips tegen fietsdiefstal te verspreiden, het (risico)bewustzijn onder fietsers te vergroten en aan te zetten tot preventiegedrag. Het is tevens mogelijk om personeel in te zetten om mensen actief aan te spreken (Uitwerking 3, bijlage).

Er zijn ook andere manieren om preventietips te zenden zoals door het verspreiden van flyers. Dat is dan ook een veel toegepast middel. Helaas is het effect van flyers zeer beperkt. Mensen krijgen op straat veelvuldig flyers aangeboden voor diverse doeleinden. Dat leidt ertoe dat flyers vaak niet worden aangenomen door de mensen en anders in veel gevallen alsnog niet gelezen worden. Ook gooit men flyers na ontvangst vaak direct weg en blijft niet in het geheugen hangen (Uitwerking 8, bijlage).

Daarentegen is het verspreiden van bruikbare middelen met een langere levensduur effectiever. Als voorbeeld zijn dat zadelhoesjes. Dit is een bruikbaar communicatiemiddel voor de beoogde doelgroep. Om die reden nemen mensen dergelijke voorwerpen veel vaker aan en zullen deze dan ook gebruiken. Met een duidelijke tekst als 'gebruik een tweede slot' of een bevestigingsinstructie is er een concrete boodschap om te communiceren. Bij het gebruik van zadelhoesjes door de ontvangers worden zij elke keer bij het parkeren van de fiets getriggerd met de boodschap op het zadelhoesjes.

Enerzijds dient het als geheugensteuntje. Anderzijds dient het als aanmoediging om toch het extra slot te gebruiken (Uitwerking 8, bijlage).

Een nieuw innovatief perspectief in het verhogen van bewustzijn is nudging. Nudging is het bewust sturen van het onderbewuste. Er heeft inmiddels een gemeente nudging toegepast in samenwerking met de Fietzersbond om fietsers naar fietsstallingen te sturen.

Dat is bewerkstelligd door fietspaden tijdelijk te markeren met een uitgetekende route die naar de fietsstallingen leiden. Dit prikkelt het onderbewustzijn van de fietser om sneller gebruik te maken van de fietsstallingen. Hoewel deze maatregel nog zeer nieuw is en vragen oproept, lijkt het een interessante invalshoek om het bewustzijn van fietsers te beïnvloeden. Overigens valt dit in een breder kader te zien, zoals de toepassing van nudging op het preventiegedrag (Uitwerking 1, bijlage).

Naast het feit dat het van belang is structureel te communiceren over fietsdiefstal en de diverse facetten ervan, blijkt ook een preventieweek waardevol om fietsdiefstal en de preventie ervan extra onder de aandacht te brengen. Een dergelijke week lijkt veel op het reeds bestaande lichte dagen offensief van de gemeente Utrecht.

Naast het houden van graveeracties en het uitreiken van preventietips is het ook mogelijk om, in aansturing van de politie, agenten zonder uniform en buurtpreventen de straat op te sturen. Zij bieden goedkope fietsen aan die de indruk wekken dat deze van diefstal afkomstig zijn. Doel hiervan is dat mensen de fiets voor weinig geld willen kopen, maar vervolgens eigenlijk strafbaar bezig zijn door te helen. Op dat moment worden zij gewezen op heling en de strafbaarheid ervan. Men promoot tijdens dergelijke helingacties ook de Stop Heling app (Uitwerking 9, bijlage).

Dergelijke bewustzijnsacties ten aanzien van heling is ook mogelijk door de inzet van een lokkraam. Lokkraam is een kraam dat, naast fietsen, ook andere goederen aan bieden die de indruk wekken van diefstal afkomstig te zijn. Het doel hiervan is om het bewustzijn onder burgers om heling van goederen van woninginbraken, autokraken en fietsdiefstal.

Bovendien is het ook mogelijk om het principe van de buurttent breder toe te passen, gericht op fietsdiefstal. Het principe van de buurttent is er op gericht om op buurtniveau mensen te informeren over veiligheidsthema's. De buurttent nodigt mensen uit. Dat kan op avonden en dicht bij de mensen thuis. Dit principe schikt de meeste mensen waardoor de opkomst vaak hoog is. Organiseer tijdens het lichte dagen offensief de inzet van de buurttent, met onder meer gratis graveeracties. Gezien de graveercijfers van de afgelopen acties op enkele locaties is het denkbaar dat de meeste mensen geen tijd hebben of nemen om van hun fiets te stappen. Op dat moment nemen zij geen kennis van de actie en het doel ervan en laten de actie aan zich voorbijgaan. (Uitwerking 7, bijlage).

Verder zijn er nog de landelijke publiekscampagnes. Partners als het Centrum Fietsdiefstal stellen diverse publiekscampagnes op om fietsers in kennis te stellen van fietsdiefstalpreventie en hen aan te zetten tot inspanningen hiervoor. Voorbeelden hiervan zijn: 'je laat je fiets toch niet pikken?' en 'gebruik een tweede slot'. Het is mogelijk om deze campagnes lokaal uit te zetten (Uitwerking 1, bijlage).

4.1.3 Preparatie

Aangiftebereidheid verhogen

Het doen van aangifte geeft de politie aanknopingspunten tot opsporing en mogelijkheden tot terugbezorging van fietsen bij rechtmatige eigenaren. Slachtoffers van fietsdiefstal moeten bereid zijn

tot het doen van aangifte om de politie in kennis te stellen van de diefstal en hen aanknopingspunten te geven. Zonder een aangifte blijkt dat de politie en andere partners geen realistisch beeld hebben van de omvang van de diefstal.

Er zijn meerdere verklaringen voor een lage aangiftebereidheid. Zo hangt het huidige normbesef van fietsdiefstal als normaal verschijnsel samen met de beperkte bereidheid van slachtoffers om aangifte te doen. Mensen zijn daar dan ook zeer gemakzuchtig in. Omdat fietsdiefstal een laag oplossingspercentage kent, lijkt het al snel alsof aangifte doen geen zin heeft.

Daarbij komt dat de politie beperkt capaciteit beschikbaar stelt in de opsporing van fietsendieven dat de oplossingspercentage niet ten goede komt. Bovendien is het voor slachtoffers zeer gemakkelijk om een 'nieuwe' fiets aan te schaffen. Zij kunnen voor weinig een (tweedehands) fiets kopen die in veel gevallen van diefstal afkomstig is. Slachtoffers hebben daarmee opnieuw een fiets tot hun bezit. Via aangiftes krijgen slachtoffers momenteel nog te weinig hun fiets terug (Uitwerking 1, bijlage).

Ook voor het verhogen van de aangiftebereidheid blijkt dat het opsporen en terugbezorgen van gestolen fietsen belangrijk is. Door hierover te communiceren raken mensen bekend dat er aandacht is voor het opsporen van fietsen en het wel degelijk zinvol is om aangifte te doen. Slachtoffers hebben dan meer kans om na aangifte hun gestolen fiets terug te krijgen.

Daarnaast is het van belang dat het voor slachtoffers van fietsdiefstal moeilijker wordt om een (tweedehands) fiets te kopen die van diefstal afkomstig is waardoor aangifte vaak overbodig lijkt. Uiteindelijk is het van belang dat aangifte doen makkelijker en zinvoller is dan het kopen van een tweedehands fiets in het kader van heling. Daarbij moet het moeilijker en risicovoller zijn om fietsen te helen. Zie met betrekking tot heling zowel de preventieve als de repressieve inzet op heling en de aanpak van grijze en zwarte fietshandels (Uitwerking 7, bijlage).

Registratie fietskenmerken

Het verhogen van de aangiftebereidheid heeft geen nut wanneer de aangiftes niet bruikbaar zijn. Wanneer slachtoffers niet alle kenmerken van hun gestolen fiets kennen dan is een aangifte vaak te onvolledig om er aanknopingspunten uit te halen. Ook vormt het een belemmering in de mogelijkheden in de terugbezorging van gestolen fietsen. Het is immers niet mogelijk om een fiets aan de vermeende eigenaar mee te geven zonder bewijs.

Een framenummer is daarom van groot belang. Enerzijds geeft het een unieke identiteit aan de fiets en kan het slachtoffer in de aangifte dit nummer opgeven. Op deze wijze komen framenummers in het aangiftesysteem dat ook scanacties mogelijk maakt. Anderzijds kan het slachtoffer met het framenummer en aangifte aantonen dat de gestolen fiets aan hem toebehoort.

Het is dus van belang dat fietsen een framenummer hebben en dat eigenaren deze kennen. Door het invullen van fietsregistratiekaarten van de politie of het uitgeven van fietspaspoorten kunnen fietsbezitters alle kenmerken noteren. Bij het doen van aangifte kunnen zij deze documenten overhandigen. Zodoende ontstaat een volledige aangifte die voldoende bruikbaar is voor de opsporing en terugbezorging van fietsen (Uitwerking 1, bijlage)

4.2 Organisatie

Om fietsdiefstal tegen te gaan en de aanpak ervan vorm te geven, blijkt het van belang dat er uiteenlopende zaken geregeld en gewaarborgd zijn in de organisatie ervan. Zo is het van belang om beleidsmatig krachten en kennis te bundelen voor een brede aanpak van fietsdiefstal, maar dat is zonder operationele slagkracht zinloos. Datzelfde geldt ook wanneer partners onderling niet op elkaar afgestemd staan. Over deze en andere zaken gaan de volgende analyses.

4.2.1 Proactie

Werkgroep fietsdiefstal

Een gedegen en integrale aanpak van fietsdiefstal blijft in veel gevallen uit doordat het delict geen prioriteit heeft. Om grip te krijgen op fietsdiefstal blijkt integraliteit belangrijk te zijn. Fietsdiefstal kent namelijk veel aspecten. Het betreffen bepaalde processen die elkaar in standhouden. Zo is er het slachtoffer die fietsdiefstal als normaal verschijnsel ziet en weinig aan preventie doet. Hierdoor is het makkelijk om fietsen te stelen en kunnen daders deze makkelijk op diverse handels tegen verschillende prijzen verkopen.

Het risico is voor fietsendieven overigens zeer laag: de pakkans is klein, omdat er beperkt capaciteit is voor de opsporing van daders en gestolen fietsen. Door de lage pakkans en oplossingspercentages heeft het doen van aangifte voor slachtoffers vaak geen zin. Zij bekomen wel opnieuw een (gestolen) fiets die zij goedkoop kunnen aanschaffen op de diverse markten. Dit zijn enkele aspecten die elkaar beïnvloeden en in standhouden (Uitwerking 7, bijlage).

De integraliteit van het delict is hier dus goed zichtbaar. Ondanks de randvoorwaarden van capaciteit, blijkt dat een meer organisatorische benadering van fietsdiefstal op beleidsmatig niveau kan bijdragen meer grip te krijgen op de aspecten van het delict. Het is namelijk van belang om vanuit beleidsmatig niveau tot een gerichte aanpak van fietsdiefstal te komen op de uiteenlopende aspecten ervan. Het heeft, bijvoorbeeld, geen zin om preventiegedrag te activeren en het bewustzijn te verhogen wanneer het gemakkelijk is om via diverse handels aan een nieuwe fiets te komen.

Het blijkt dat met een meer organisatorische inzet en benadering van fietsdiefstal het mogelijk is om een meer structurele en integrale aanpak tegen fietsdiefstal en grip op de aspecten te krijgen. Betreft daarbij meer integrale partners en maak duidelijke afspraken met elkaar over onder andere capaciteit, inzet, uit te voeren maatregelen en dergelijken. Door een dergelijke organisatorische benadering in de aanpak is men in staat om maatregelen effectiever en gericht in te zetten. Ook kan men dan eventuele obstakels in de aanpak signaleren en hierop anticiperen. Grootste voordeel van de organisatorische benadering is een strakkere regievoering en samenwerking.

Het blijkt van belang te zijn om dit soort zaken te monitoren en er gericht actie op te ondernemen. Om dit soort zaken te monitoren en vervolgens gericht actie te ondernemen, verdienen organisatorische aandacht op beleidsmatig niveau. Regievoering en afstemming tussen de betrokken partners zijn daarbij van belang.

Dit geheel kan ondervangen worden door een specialistisch team bestaande uit diverse partners. Door een dergelijke werkgroep in te stellen, is men in staat om maatregelen effectiever en gericht in te zetten. Ook kan men dan eventuele obstakels in de aanpak signaleren en hierop anticiperen. Een dergelijke werkgroep kan zich dan met kwesties bezighouden op welke wijze preventiegedrag

bevorderd kan worden, hoe men gestolen fietsen opspoort en wat de aanpak ten aanzien van fietshandelaren is.

Grootste voordeel van de organisatorische benadering is een strakkere regievoering en samenwerking. Verder levert dit vaak ruimere mogelijkheden aan financiële regelingen voor het vaak beperkte budget. Denk daarbij aan geld van het ministerie vanuit infrastructuur of het budget tot stedelijke fietsontwikkeling. Daarnaast zal samenwerking tot meer benaderingswijzen leiden en de creativiteit van de aanpak ten goede komen (Uitwerking 1 & 2 & 7, bijlage).

Operationeel team fietsdiefstal

Bovenstaande werkgroep fietsdiefstal heeft vooral werkzaamheden op beleidsmatig niveau. Het is juist van belang dat er ook operationeel capaciteit beschikbaar en gewaarborgd is. Het blijkt namelijk van belang om operationele slagkracht te kunnen leveren naar aanleiding van de beleidsmatige actiepunten op fietsdiefstal. Om een dergelijke slagkracht te kunnen leveren, hebben enkele gemeenten een operationeel team opgesteld. Op deze wijze is er structurele capaciteit bij partners en is het team gericht inzetbaar op operationele actiepunten van fietsdiefstal. In veel gevallen is het team inzetbaar voor meerdere (veel voorkomende) delicten, omdat fietsdiefstal als enkelvoudig delict ook in deze gemeenten geen prioriteit krijgt (Uitwerking 7 & 8, bijlage).

Het team kan integrale werkzaamheden uitvoeren die fietsdiefstal op diverse actiepunten aanpakt. Een dergelijk team kan bestaan uit zowel politieagenten als buitengewoonopsporingsambtenaren die samen optrekken in de operationele uitvoering tegen fietsdiefstal. Tevens valt hiermee de capaciteit met betrekking tot de inzet over politie en gemeente te verdelen. Ook kunnen beide partners elkaar aanvullen in de uitvoering (Uitwerking 7, bijlage).

Het blijkt van belang te zijn dat een dergelijk team niet dezelfde taken heeft als de reguliere werkzaamheden van de politie. Daarentegen dient het operationeel team aanvullend te zijn in de aanpak van fietsdiefstal. Met andere woorden ligt de kracht van het team op het uitvoeren van werkzaamheden waarbinnen de reguliere inzet geen capaciteit voor is. Met zo'n team is de capaciteit op structurele wijze gewaarborgd en is inzetbaar voor alle operationele werkzaamheden, zoals het opsporen en controleren van gestolen fietsen, fietsendieven en fietshandelaren; de terugbezorging van gestolen fietsen en toezichthouden op hotspots. Doel ervan is om zoveel mogelijk barricades op te werpen en enerzijds fietsdiefstal en heling te bemoeilijken. Anderzijds de opsporing te bespoedigen (Uitwerking 7, bijlage).

Vanuit de politie komt het voor, naar aanleiding van de veranderingen in de politieorganisatie, dat er thematische wijkagenten ontstaan. Zij hebben geen wijk, maar een bepaald delict tot hun werkzaamheden. Op deze wijze tracht de politie structureel capaciteit te bewerkstelligen. Het blijkt dan ook van belang om juist deze agenten mee te nemen bij een eventueel operationeel team (Uitwerking 10, bijlage).

Clustering fietsdiefstal

De aanpak van fietsdiefstal krijgt in veel gevallen geen prioriteit waardoor deze niet in veiligheidsprogramma's is opgenomen. Dat fietsdiefstal geen prioriteit krijgt, speelt vaak mee in de afweging van inspanningen op dit delict. Inspanningen vanuit bijvoorbeeld gemeenten zijn dan zeer beperkt.

In diverse gemeenten spelen vaak meer van dit soort delicten. Het betreffen delicten die geen prioriteit krijgen, veelvuldig gepleegd worden waar slachtoffers zowel overlast als financieel verlies ervaren. Al dit soort delicten, zoals zakkenrollerij en autokraak, zijn relatief winstgevend, maar ontvangen beperkt aandacht door prioritering aan andere delicten met meer en directere impact.

Omdat deze delicten afzonderlijk geen prioriteit en aandacht krijgen, zijn deze gekoppeld zodat er in verbredend kader toch prioriteit in de aanpak voor komt. Samenvoegen maakt het mogelijk om de afzonderlijke delicten alsnog aan te pakken en daarmee toch een betere objectieve en subjectieve veiligheid te bewerkstelligen die dit soort delicten flink drukken. Om dat te bereiken dient de aanpak breed uitgezet te worden met een samenwerking tussen diverse partners. Hierdoor blijkt het mogelijk om de bovenstaande delicten op integrale en structurele basis aan te pakken (Uitwerking 2 & 8, bijlage).

Afspraken met partners

Met name in de opsporing en vervolging van fietsendieven bestaat er vaak veel frustratie bij de politie en het openbaar ministerie. Ook bij deze partners heeft fietsdiefstal geen prioriteit en er zouden concrete afspraken ontbreken (Uitwerking 1 & 3 & 8, bijlage).

Diverse lokale politie eenheden frustreerden zich over het feit dat het openbaar ministerie de opgepakte fietsendieven niet vervolgde. De beperkte capaciteit en inzet van de politie kon op dat punt geen effect sorteren en leidde tot een minder bereidwillige aanpak van fietsdiefstal bij de politie. Het oppakken en vervolgen van fietsendieven is een essentieel onderdeel in de aanpak van fietsdiefstal. Om die reden zijn er afspraken gemaakt zodat het openbaar ministerie wel fietsendieven vervolgd die door de politie zijn aangedragen (Uitwerking 1 & 3 & 8, bijlage).

Daarnaast blijkt het in de opsporing van gestolen fietsen van belang om afspraken te maken dat het mogelijk is om fietsen zonder framenummer in beslag te nemen. Vaak duiden meerdere aanwijzingen, zoals braaksporen; ontbreken originele onderdelen of een verwijderd framenummer door beschadiging, op diefstal en met concrete afspraken stelt het politie of de Boa-organisatie in staat om een dergelijke fiets in beslag te nemen (Uitwerking 8, bijlage).

Aan de andere kant loopt ook het openbaar ministerie tegen praktische zaken aan als het gaat om het vervolgen van fietsdieven. Capaciteitsproblemen, andere prioriteiten en het gebrek van benodigde informatie van de politie zijn aanleidingen om fietsendieven niet te kunnen vervolgen. Er zijn hier in sommige regio's afspraken over gemaakt die het nu wel mogelijk maken om fietsendieven te vervolgen. Een lokale, praktische afspraak is dat door middel van een sticker waarmee nu elke agent weet welke informatie nodig is bij het oppakken van een fietsendief deze vervolgens door het openbaar ministerie te veroordelen. Het ontbrak vaak aan een onjuiste schets van heterdaadsituatie (Uitwerking 1, bijlage).

Daarnaast kan het van belang zijn om een verdachtenquotum af te spreken zodat de politie-inzet op het pakken van fietsendieven effect heeft doordat men een vervolging vanuit het openbaar ministerie kan verwachten (Uitwerking 10, bijlage).

Met name in de repressie zijn afspraken tussen partners als politie en het openbaar ministerie van belang. Het blijkt dat in de preventieve kant afspraken met private partijen ook van belang kunnen zijn. Zo bestaat er binnen een gemeente het stations convenant.

Aangezien stations hotspots van fietsdiefstal zijn, is het om die reden van belang om in ieder geval op die plekken aandacht te besteden aan preventie. Gemeente, politie en NS kunnen een convenant met elkaar aangaan waarin zij afspraken maken welke inspanningen er verricht worden om fietsdiefstal tegen te gaan. Op deze wijze is er al nauwere samenwerking met private partijen die ook betrokken zijn bij de problematiek (Uitwerking 9, bijlage). Logischerwijs valt deze samenwerking uit te breiden naar andere private partners, zoals horeca en winkelcentra wat vaak ook hotspots van fietsdiefstal zijn.

Informatie-uitwisseling

Het ter beschikking hebben van de juiste informatie blijkt van belang te zijn in de aanpak van fietsdiefstal. Door de lage aangiftebereidheid is slechts een klein deel van het daadwerkelijk aantal gestolen fietsen bij politie en gemeente bekend. Dit is echter niet het enige wat van belang is om te weten.

Zo blijkt het ook relevantie te verdienen dat de bruikbaarheid van aangiften stijgen zodat partners beter beeld hebben van hotspots, hotshots, hottimes en meer aanknopingspunten hebben voor opsporingsactiviteiten. Met de bovenstaande informatie kunnen maatregelen en inspanningen beter afgestemd en ingezet worden in de aanpak van fietsdiefstal.

Ook bij het terugvinden van gestolen fietsen zijn bruikbare aangiftes van groot belang, want het gebeurt te vaak dat fietsers onvoldoende kenmerken van hun gestolen fiets in de aangifte opnemen. Het kan voorkomen dat partners als politie en de Boa-organisatie regelmatig gestolen fietsen terugvinden of deze opsporen, maar dat zij vervolgens niks kunnen doordat de aangifte over deze fiets onvolledig is of dat zelfs een aangifte ontbreekt. Om die reden is het ook van belang dat slachtoffers van fietsdiefstal altijd aangifte doen (Uitwerking 1, bijlage).

Fietsdiefstal in integraal perspectief

In diverse gemeenten was het opvallend dat de aanpak van fietsdiefstal zich op een redelijk vast aantal maatregelen richtten. Dit zou men de klassieke maatregelen kunnen noemen. Te denken valt aan realiseren fietsstallingen, gratis graveeracties en de inzet van lokfietsen. Uiteraard zijn er meerdere redenen voor de totstandkoming van deze aanpak en inzet, zoals een capaciteitsgebrek.

Helaas vallen hierdoor belangrijke aspecten of actiepunten buiten de aanpak van fietsdiefstal. Het lijkt dan ook dat fietsdiefstal enkel effectief is aan te pakken wanneer er op meerdere aspecten maatregelen getroffen zijn. Dat is in het verlengde van dit onderzoek mogelijk op basis van de onderzoeksfocus: veiligheidsketen, drie sporenaanpak en de reductietechnieken.

Er is ook een gemeente die maatregelen treft op de volgende geciteerde pijlers: identificatie & registratie; handhaving, opspring & terugbezorging en fysieke preventie & bewustwording. Op deze wijze vindt verdeling van aandacht over meer factoren van fietsdiefstal en kan men gericht maatregelen inzetten (Uitwerking 1, bijlage).

Een andere respondent uit de onderzoeksgroep heeft vanuit de politie onderzoek gedaan naar diverse processen van fietsdiefstal en welke elkaar eventueel in standhouden. Daaruit bleek het verband en de werking van aspecten als slachtoffer, daders, markten en helers die invloed op elkaar hebben en elkaar in standhouden.

Een concreet voorbeeld is een fietser die weinig aan preventie doet vanwege de waarde van de fiets waarmee het voor fietsendieven makkelijker is de fiets te stelen. Vervolgens kunnen daders de betreffende fiets gemakkelijk op de markt afzetten en zijn slachtoffers zeer gemakzuchtig in het kopen van een tweedehands (gestolen) fiets. Enerzijds omdat heling weinig risico kent. Anderzijds omdat dergelijke markten zeer toegankelijk zijn voor potentiële kopers. Bovendien is het risico op straf voor het bezit van een gestolen zit zeer klein. Dit zijn zaken die elkaar beïnvloeden en fietsdiefstal in standhouden wanneer er geen breuk in de cirkel ontstaat door maatregelen op de diverse aspecten (Uitwerking 7, bijlage).

Het zou kunnen lijken dat de aanpak van fietsdiefstal beperkt is op de klassieke maatregelen. Dit terwijl juist de inzet op innovativiteit en creativiteit belangrijk is om de aanpak op fietsdiefstal door te ontwikkelen. De betrokkenheid van integrale partners en de inzet op creatieve sessies kan bijdragen aan een innovatieve en dynamische aanpak op fietsdiefstal (Uitwerking 8 & 10, bijlage).

4.2.2 Preparatie

Verdachte quotum

Doorgaand op de afspraken tussen de partners blijkt een verdachte quotum duidelijkheid verschaffen voor de politie en het openbaar ministerie. Door een quotum af te spreken ontstaat duidelijkheid voor de politie hoeveel verdachten zij aan mogen dragen binnen een bepaald tijdsbestek. Binnen dat geval is de politie zeker van het feit dat deze verdachten een vervolging krijgen. Het openbaar ministerie weet op deze manier in welke mate capaciteit beschikbaar moet zijn (Uitwerking 10, bijlage).

Online aangiftesysteem

Aangifte van fietsdiefstal geschiedt veelal online. Dit is een landelijk systeem waarbij, met betrekking tot fietsdiefstal, specifieke informatie ontbreekt waardoor aanknopingspunten zeer beperkt blijven. Zo ontbreken er de volgende mogelijkheden om in de aangifte op te nemen: specifieke locatie, kenmerken van de fiets zoals framenummer, wijze van stallen en opsporingsindicaties. Dit zijn juist de gegevens die een aangifte bruikbaar maken. Voor de opsporing blijkt het dan ook van belang om deze informatie alsnog te verkrijgen (Uitwerking 2, bijlage).

4.3 Toezicht

Toezicht dient voornamelijk ter afschrikking van potentiële fietsendieven. Hetgeen niet wilt zeggen dat er geen fietsdiefstal meer plaatsvindt, want de diverse vormen van toezicht zijn niet altijd even effectief. Bovendien kost toezicht veel capaciteit van politie en gemeentelijke Boa-organisatie. Over onder andere deze zaken gaan de volgende analyses en geven inzicht in de mogelijkheden die er zijn om meer toezicht te creëren en de wijze waarop men deze kan inzetten.

4.3.1 Preventie

Inzet Waaks en buurtpreventie

Projecten als buurtpreventie en Waaks kennen successen als het gaat om het vergroten van de sociale controle in een buurt. Het blijkt dat deze projecten ook succes kunnen hebben in de aanpak van fietsdiefstal. Daar waar politie en de Boa-organisatie onvoldoende capaciteit en prioriteit hebben om toezicht te houden op hotspots van fietsdiefstal is het mogelijk om buurtpreventen of deelnemers van Waaks in te zetten.

Door hotspots zoals stallingen in de organisatie, routebepaling en inzet van dergelijke burgerparticipaties op te nemen, vormt dat een nieuwe ingang om extra toezicht te realiseren. Dat zelfde geldt voor woonwijken waar veel fietsdiefstal voorkomt. Daar kunnen dit soort teams toezien op fietsen in hun buurt en de wijze waarop deze gestald staan. Naast toezichthouden kunnen deelnemers ook preventietips geven (Uitwerking 8, bijlage).

Op deze wijze wordt extra toezicht vanuit de burger bewerkstelligd en worden gelegenheden verkleind. Communiceer hier ook over in de wijk en op locaties met de reeds aangereikte communicatiemiddelen. Het dient aan de potentiële fietsendief duidelijk te maken dat deze partners actief toezichthouden (Uitwerking 8, bijlage).

Inzet fietscoach

Een fietscoach kan meerdere doelen dienen. Zo kan hij ter plekke preventievoorlichting geven over veilig stallen en het gebruik van een tweede slot. Hij kan hier mensen tevens toe aansporen en voorkomen dat mensen buiten vakken of stallingen parkeren in verband met de gemeentelijke handhaving op gevaarlijk of hinderlijk gestalde fietsen. Daarnaast kan een dergelijke coach als extra toezicht dienen bij hotspots (Uitwerking 5 & 8, bijlage).

Statisch toezicht op hotspots

Waar cameratoezicht niet altijd mogelijk is, kan door statisch toezicht alsnog structureel toezicht gehouden worden op hotspots. Deze vorm van toezicht bestaat uit mensen van de sociale werkvoorziening en heeft geen capaciteit van politie of de Boa-organisatie.

Na een korte cursussen kunnen medewerkers op de hotspots aanwezig zijn en toezichthouden op bijvoorbeeld fietsstallingen. Daarnaast lopen zij rondes en geven preventietips aan mensen. Zij observeren tevens de omgeving, kijken naar het gedrag van personen, hoe vaak iemand langskomt en wat die persoon dan komt doen waarbij zij verdachte situaties signaleren.

Ondanks dat deze toezichthouders burgerbevoegdheden hebben, zijn er in een convenant door de burgemeester werkkaders opgesteld. Dat maakt het inmiddels ook mogelijk dat de toezichthouders fietsen scannen op diefstal. Bij het aantreffen van een gestolen fiets neemt de gemeente deze in opslag en via aangiftes, RDW en Stopheling nagetrokken. De fiets bezorgt men aan de rechtmatige eigenaar terug wanneer deze gevonden is. Met de opslag verdwijnt de fiets uit de roulatie en daarmee uit het gebruik en dient als maatregel in de aanpak van het bezit op gestolen fietsen (Uitwerking 3, bijlage).

Preventieve inzet politie, Boa-organisatie, particuliere beveiliging en studenten

Ten behoeve van toezicht is het mogelijk om politie en de Boa-organisatie op hotspots in te zetten. De inzet van deze twee partners ligt wat voor de hand, maar het is belangrijk om te benoemen dat dergelijke toezichthoudende inzetten effect sorteren. Het zou potentiële daders afschrikken en direct een gelegenheid geven om fietsers voor te lichten.

Overigens is de capaciteit bij politie vaak beperkt en is de capaciteit van Boa's ook niet onuitputtelijk (Uitwerking 1, bijlage). Wel zou dit het nut van inzet van het Utrechtse WAFV-team kunnen onderstrepen. Zeker wanneer het WAFV-team daadwerkelijk wordt ingezet op fietsdiefstal.

Het toezichthouden kan overigens zowel in uniform als in burger waarbij zij als professional op verdachte situaties letten. Het zou, zeker in burger, de pakkans kunnen vergroten, maar vergt veel capaciteit.

Een andere mogelijkheid is capaciteit te creëren door het inzetten van particuliere beveiliging. Naast toezichthouden kunnen ook deze medewerkers preventietips geven en zorgdragen voor het correct stallen van fietsen (Uitwerking 9, bijlage). Op veel hogescholen en universiteiten zijn beveiligers actief. Daarnaast zijn er studenten die vaak een bijdrage willen leveren aan de onderwijsinstelling. Met het oog op fietsdiefstal rondom deze onderwijsinstellingen kan het wellicht de aandacht verdienen om sociale controle aldaar uit te breiden door de inzet van de reeds aanwezige beveiliging in hun reguliere rondes en aanvullend vanuit studenten. Zij kunnen dan ook studenten met preventietips benaderen (Uitwerking 13, bijlage).

4.4 Fysieke maatregelen

Fietsstallingen zorgen ervoor dat mensen hun fiets veiliger achter kunnen laten op plaats van bestemming. Ook kunnen stallingen diefstal van fietsen voor potentiële daders een stuk lastiger maken, maar daarvoor moeten fietsers wel gebruikmaken van stallingen. Er zijn een aantal factoren geïnterpreteerd die het gebruik en effect van stallingen beïnvloeden. Daarover gaat de volgende uitwerking.

4.4.1 Proactie

Fietsstallingen

De kans op fietsdiefstal is in stallingen het kleinst. Let wel, fietsstallingen moeten zo dicht mogelijk bij plaatsen van bestemmingen staan anders zetten fietsers hun fiets alsnog op plaats van bestemming als zij te ver moeten lopen. De gemakzucht van fietsers speelt dus een belangrijke rol. Om bovenstaande reden is het van belang dat gemeenten, uiteraard afhankelijk van andere aspecten, voldoende fietsstallingen realiseren.

Fietsers moeten namelijk gemakkelijk en snel een beschikbare plaats hebben om hun fiets te stallen. Deze stallingsplek moet zo dicht mogelijk bij de eindbestemming van diverse fietsers zijn, anders kiezen fietsers een plek dat dichterbij en minder veilig is (Uitwerking 1, bijlage).

Gemakzucht is ook van invloed op het preventiegedrag van fietsers. De afstand tussen stalling en eindbestemming is reeds als factor benoemd. Daarnaast speelt ook de mate van aanbindmogelijkheden mee in hoeverre een fiets beveiligd wordt. Men zal hun fiets minder snel met een tweede slot beveiligen als het lastiger is om het slot op de juiste wijze door de fiets, maar aan een verankerd object te bevestigen (Uitwerking 5 & 8, bijlage).

Fietsdiefstal vindt ook in woonwijken plaats en dan vooral in wijken met weinig aanbind- of stallingsmogelijkheden, zoals schuurtjes. Daardoor zijn mensen gedwongen om hun fiets rondom huis te stallen en los van een object. Dat maakt het voor potentiële fietsendieven makkelijk om een fiets te stelen. Buurtstallingen zijn mogelijkheden voor meer aanbindfaciliteiten in een buurt waarin dit beperkt is. Het zijn fietsstallingen in de openbare ruimte waar alleen buurtbewoners gebruik van kunnen maken. Hiermee kunnen veiligere fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden (Uitwerking 9 & 12, bijlage).

Slachtoffers kunnen vaak geen precieze tijdstip geven van het moment dat hun fiets gestolen zou zijn. Met genummerde parkeerplaatsen en ingebouwde sensoren is dat wel mogelijk. De ingebouwde sensoren geven aan op welk tijdstip de fiets is weggehaald. Aan de hand van camerabeelden kan precies nagegaan worden wie op het betreffende moment de fiets heeft meegenomen (Uitwerking 9, bijlage).

Aan de andere kant zou het wegnemen van een fiets door een verkeerd persoon voorkomen kunnen worden met een bonnensysteem. Het is bij een dergelijk systeem enkel mogelijk om de stalling met fiets te verlaten wanneer men daar de juiste bon voor in het bezit heeft (Uitwerking 3, bijlage).

Daarnaast zijn diverse fietsstallingen aan bepaalde openings- of stallingstijden gebonden. In bepaalde gevallen houden deze tijden onvoldoende rekening met activiteiten in een stad, zoals uitgaansavonden. Mensen zullen daardoor minder gebruikmaken van deze stallingen en stallen hun fiets op een relatief onveiligere locatie (Uitwerking 2, bijlage).

4.4.2 Preventie

Ruimtelijke ordening

De omgeving waarin fietsstallingen- en klemmen staan, heeft invloed op het risico van fietsdiefstal. Diverse dadergroepen zullen niet snel een fiets stelen wanneer zij opvallen. Daarom dient de omgeving van een fietsparkeerplaats verlicht, overzichtelijk en actief te zijn. Deze aspecten verhogen de mogelijkheid voor sociale controle en maken het minder aantrekkelijk voor een fietsendief om een fiets te stelen, omdat deze dan meer opvalt. Een actieve omgeving beslaat een omgeving waar veel mensen langskomen. Dit verhoogt de sociale controle en ontmoedigt fietsendieven omdat zij niet graag gezien worden tijdens het plegen van het delict (Uitwerking 1 & 2 & 5, bijlage).

4.5 Opsporing

Opsporing maakt de aanpak van fietsdiefstal rond. Het is immers van belang om passende maatregelen te kunnen treffen wanneer diefstal van fietsen alsnog plaatsvindt. In dit geval gaat het niet alleen om opsporing van daders, maar ook van handelaren, helers en de gestolen fietsen zelf. De volgende analyses gaan over de verschillende mogelijkheden tot opsporing, het onderscheid van groepen daders en helers en het belang ervan.

4.5.1 Preventie

Invoering en gebruik Digitaal Opkopersregister

Invoeren van het digitaal opkopersregister (DOR) is een veelbelovend instrument in de aanpak en opsporing van gestolen goederen en helers. Handelaren zijn bij wet verplicht (strafrecht) om een opkopersregister bij te houden.

De kracht van het DOR ligt in het feit dat deze digitaal gekoppeld is aan een systeem waarmee voor de opkoper te controleren valt of een goed gestolen is. Aan de andere kant is het DOR ook weer gekoppeld aan het politiesysteem dat opsporingsactiviteiten mogelijk maakt. Het wordt zo voor handelaren risicovoller om gestolen goederen op te kopen en door te verkopen. Zij lopen nu immers het risico op vervolging en straf door een grotere pakkans.

Tevens is met het DOR voor fietsendieven, en daders in het algemeen, lastiger en risicovoller om gestolen goederen te verkopen en geld te verdienen. Niet alleen handelaren kunnen via het DOR opgespoord en vervolgens gestraft worden voor het opkopen van goederen. Ook is met het DOR mogelijk om fietsendieven op te sporen: handelaren zijn verplicht om gegevens te noteren van de personen die de opgekochte goederen aanbieden.

Zo is, bij het aantreffen van een gestolen goed bij een handelaar, mogelijk om te achterhalen wie de aanbieder ervan is. Ook kan het verdacht zijn wanneer een persoon regelmatig als aanbieder in het DOR terecht komt. Een anekdote die een politierespondent daarover vertelde, besloeg een grote stijging in het aantal diefstallen van begraafplaatsen. Er werd veel goud gestolen en door gebruik van het DOR bleek dat diverse handelaren meer goud kregen aangeboden en opkochten. Middels het DOR bleek dat het dezelfde persoon was die bij diverse handelaren goud aanbood. Na verhoor bleek deze persoon tevens de dader te zijn van diefstallen op begraafplaatsen (Uitwerking 7, bijlage).

Het is in de aanpak van heling zaak om deze registers regelmatig te controleren door gemeentelijke opsporingsambtenaren. Er valt hier dan ook straf- en bestuursrechtelijk op te sanctioneren. Daarbij is het zaak om in de APV een verbod te hebben op het aanbieden van goederen op straat. Dit om te voorkomen dat de verkoop op straat stijgt en dit moeilijker op te sporen is. Door ook het, via de APV, verplichtstellen om een verkopersregister bij te houden, kunnen kopers/helers van gestolen fietsen van de handelaren opgespoord en vervolgd worden (Uitwerking 1 & 7, bijlage).

Samenwerking en controle witte fietshandel

De handel van (tweedehands) fietsen valt in drie segmenten op te delen, namelijk de witte, grijze en zwarte handel.

De witte handel betreft handelaren zoals omschreven in artikel 437 Wetboek van Strafrecht die dit schriftelijk kenbaar gemaakt heeft aan de burgemeester. Zij verkopen in de meeste gevallen opgekochte fietsen via hun winkel en doen dit vanuit ondernemerschap.

Het DOR is voor hen een middel om aangeboden goederen op diefstal te controleren. Daarmee is het DOR ook een middel voor de gemeente en politie om deze handelaren te controleren op het kopen en aanbieden van gestolen goederen, zoals fietsen.

Deze handelaren hebben er echter baat bij om niet te handelen in gestolen goederen en zijn daar in veel gevallen bereid toe om samen te werken in de helingaanpak. Daarom dient de aanpak van witte handelaren vanuit samenwerking en preventie te geschieden (Uitwerking 7, bijlage).

Het is belangrijk om deze handelaren niet als potentiële daders of overtreders te zien, maar als partner in de aanpak van heling. Het is van belang om deze handelaren voorlichting te geven over heling, het risico en de gevolgen ervan om vervolgens een kritischere houding aan te laten nemen tegen hetgeen zij potentieel opkopen. Zo valt te bewerkstelligen dat handelaren minder gestolen fietsen in de verkoop hebben.

Bovendien kunnen deze handelaren weer voorlichting geven over fietsdiefstal en heling naar hun klanten toe. Daarnaast kunnen zij vaak relevante informatie aanleveren ten behoeve van de opsporing van fietsendieven en het lokaliseren van grijze en zwarte handels. Dit zijn voor hun concurrenten die op een oneerlijke wijze inkomsten werven van de verkoop van gestolen fietsen. Bovendien leveren zij informatie aan door het bijhouden van een opkopersregister met informatie over personen die goederen aan de handelaar aanbieden. Anderzijds houden zij een gedetailleerde verkoopadministratie bij dat een relevante informatiebron is voor het terugbezorgen van gestolen fietsen waarvan geen aangifte is gedaan aan de rechtmatige eigenaar. De samenwerking met de witte handelaren dient dus ook de terugbezorging van gestolen fietsen die zijn opgespoord (Uitwerking 7, bijlage).

4.5.2 Preparatie

Bruikbaarheid aangiftes verhogen

Ten behoeve van de opsporing van fietsendieven en terugbezorging van gestolen fietsen is het zaak dat slachtoffers aangifte doen. Deze aangiften dienen wel bruikbaar te zijn en opsporingsindicaties te geven. Oorzaken van beperkte bruikbaarheid blijken ten dele de lage aangiftebereidheid van slachtoffers. Een andere oorzaak blijkt het landelijke online aangiftesysteem te zijn dat geen ruimte biedt aan opsporingsindicaties bij het doen van aangifte van fietsdiefstal (Uitwerking 1, bijlage).

4.5.3 Repressie

Inzet lokfiets

Veel politie-eenheden erkennen het nut en succes van de lokfiets (Uitwerking 1 & 2 & 7, bijlage). Vooral lokfietsen met een GPS-systeem vergen beperkt capaciteit en worden regelmatig gestolen waarna de politie in actie kan komen. Tegenwoordig proberen diverse politie-eenheden na diefstal van de lokfiets later in actie te komen. Hiermee volgen zij de lokfiets voor een bepaalde tijd om uiteindelijk bij de heler uit te komen (Uitwerking 1, bijlage).

Het is echter de vraag welk effect deze aanpak heeft, want een lokfiets kan bij een particulier terecht komen die dan het risico op vervolging heeft. De afweging is of de politie aandacht moet vestigen op het opsporen van helers.

Ook kan een lokfiets bij diverse handelaren terechtkomen en vormt dus een mogelijkheid om dergelijke handelaren op te sporen. Het zo met enig geluk inzicht kunnen bieden in de online markten waar gestolen fietsen uiteindelijk aangeboden worden.

Tot slot is het mogelijk om lokfietsen in te zetten op de stelselmatige fietsendieven. Door het kennen van deze dadergroep, de locaties van plegen en welke soort fietsen is het mogelijk om een lokfiets gericht in te zetten. Vaak is zo'n fiets dusdanig neergezet dat een stelselmatige dader de fiets waarneemt en vervolgens steelt.

Bij het veelvuldig plegen van delicten, zoals fietsdiefstal, is het mogelijk om uiteindelijk via het Openbaar Ministerie de ISD-maatregel op te leggen. Het vormt een mogelijkheid om een hardere aanpak op stelselmatige fietsendieven uit te voeren en meer grip te krijgen op deze dadergroep. Deze aanpak mag echter geen uitlokking van daders betreffen en zeker niet de rechtszekerheid van de veelpleger schaden (Uitwerking 7, bijlage).

Daderaanpak middelbare scholieren

Een andere dadergroep dan de verslaafde fietsendief betreft middelbare scholieren die fietsdiefstal plegen. Voor deze daders is fietsdiefstal een instapdelict en kan de start tot een criminele loopbaan vormen. Zij maken zich hoofdzakelijk aan fietsdiefstal schuldig in wedstrijdverband en verwerven een hogere positie in hun vriendgroep wanneer zij gestolen fietsen aanleveren. Hoe meer fietsen zij stelen, des te hoger zal hun positie in de groep worden. Om hun daden te tonen, stallen scholieren de gestolen fietsen veelvuldig op hun middelbare school.

Ten tweede wenden zij dit delict aan voor financieel gewin. Vooral door het opsporen van gestolen fietsen, controle acties op scholen en het vervolgen van deze dadergroep blijkt effect te sorteren (Uitwerking 7, bijlage).

Daderaanpak stelselmatige fietsendieven

Stelselmatige daders bestaan onder meer uit de reeds genoemde verslaafde fietsendieven. Zij stelen fietsen om hun verslaving te bekostigen. Daarnaast zijn er de niet-verslaafde daders die fietsen op structurele basis stelen. Denk daarbij aan de daders die busjes vol laden met gestolen fietsen en andere daders die vaak binnen een gemeente wonen die met fietsdiefstal hun inkomsten werven (De Fietzersbond, 2013).

In de aanpak van fietsdiefstal is het zaak om aandacht te vestigen en onderscheid te maken in dadergroepen. Zo ook op deze daders. Het is dan belangrijk dat politie en Boa-organisatie deze

daders in kaartbrengen. Op die manier kan men gericht capaciteit en maatregelen op stelselmatige daders inzetten.

Het blijkt dat een smoelenboek een effectief instrument is om deze dadergroep te inventariseren en operationeel te gebruiken. Door vervolgens naast repressie ook in te zetten op afschrikking blijkt het mogelijk om deze daders op zekere hoogte te weerhouden. Bij een vermoeden of nog onvoldoende bewijs van fietsdiefstal door een stelselmatige dader is het mogelijk om te richten op waarschuwing. Door bezoeken aan huis en de vermeende daders te confronteren met bewijs of vermoedens laten politie en Boa-organisatie weten dat zij dit soort daders in het oog houden. De betreffende verdachte weet dat politie en Boa-organisatie hem in de gaten houden en zal zich, indien de persoon verstandig is, low profile houden.

Tot slot zijn er nog mogelijkheden om stelselmatige fietsendieven een persoonsgerichte aanpak vanuit het veiligheidshuis te faciliteren. Dit heeft als doel om een lange termijn gedragsverandering te bewerkstelligen (Uitwerking 2 & 3 & 7 & 8, bijlage).

Heleraanpak algemeen

Naast ouders van middelbare scholieren zijn er de 'doorsnee' helers. Dat zijn mensen die om uiteenlopende redenen een fiets kopen die gestolen is. Het is belangrijk om de diverse helers te onderscheiden naar incidentele-, gelegenheds- en beroepshelers met een uiteenzetting van de motieven.

Met een dergelijk onderscheid kan een aanpak zich specificeren en gericht ingezet worden. Enerzijds zijn mensen zich onbewust van heling en onvoldoende kritisch bij wie, watvoor en tegen welke prijs zij een tweedehands fiets kopen. Daar is een preventieve en bewustwordingsaanpak voor nodig.

Anderzijds zijn er mensen die zich goed realiseren dat ze een fiets kopen die van diefstal afkomstig kan zijn. Zij nemen het risico en onderschatten de strafbaarheid van heling. Hier zal alleen repressie en het verhogen van het risico op heling werken (Uitwerking 7, bijlage).

Heleraanpak middelbare scholieren

Reeds is al gebleken dat middelbare scholieren een aandeel in het bezit van gestolen fietsen hebben. Er zou zelfs sprake zijn dat één op de vijf middelbare scholieren op een gestolen fiets rijdt. Deels komt dat door scholieren als daders van fietsdiefstal.

Een ander deel is te wijten aan heling. In het laatste geval betreft het de ouders van scholieren die voor hun kind een tweedehands fiets kopen. Ouders zijn vaak onvoldoende kritisch bij wie, watvoor en tegen welke prijs zij een tweedehands fiets kopen. Er is dan in dat soort gevallen vaak sprake van onbewuste heling. Dit is echter alsnog heling en houdt een bepaalde markt in stand waar gestolen fietsen worden aangeboden. Het blijkt dat zij meer over heling in kennis gesteld moeten worden (Uitwerking 7 & 10, bijlage).

Aanpak grijze en zwarte fietshandels

Eerder is al het onderscheid van de witte fietshandel gemaakt. Verder zijn er nog de grijze en zwarte fietshandel.

Deze bestaan uit handelaren die zich op basis van artikel 437 wetboek van strafrecht niet als dusdanig kenbaar hebben gemaakt. Zij maken van handelen echter wel een gewoonte of beroep en zijn daarmee strafbaar. Bovendien gelden voor hun dezelfde regels als de witte handelaren. Ook zij zijn dus verplicht tot het bijhouden van onder meer een opkopersregister. Dit wordt echter niet bijgehouden en zijn daarmee strafbaar (Uitwerking 7 & 13, bijlage).

De grijze fietshandel bestaat voornamelijk uit particulieren. Zij opereren vaak vanuit zogeheten schuurverkoop waarin zij een relatief grote hoeveelheid fietsen hebben staan: zij hebben meer fietsen ter beschikking dan het gemiddelde fietsbezit. Hun aanbod kan bestaan uit gestolen fietsen die zijzelf stelen of uit fietsen die stelselmatige fietsdieven aanbieden. Vaak ontbreekt er voldoende bewijs van diefstal.

Wel zijn zij strafrechtelijk te vervolgen op grond van overtredingen van artikel 437 wetboek van strafrecht. Adverteren en verkoop geschiedt gedeeltelijk via marktplaats, maar veelal ook binnen een groot netwerk. Facebook zou een nieuw medium zijn om dergelijke fietsen te verkopen (Uitwerking 7, bijlage).

De zwarte handels bestaan in veel gevallen uit de daadwerkelijke (stelselmatige) fietsendieven. Enerzijds betreffen het verslaafden die gestolen fietsen op straat verkopen. Anderzijds zijn het stelselmatige daders om wederrechtelijke inkomsten te verwerven en verkopen zij voornamelijk via Marktplaats of aan de grijze markt (Uitwerking 7, bijlage).

De beste mogelijkheden om dergelijke handels op te sporen, zijn via de kanalen waar zij de fietsen aanbieden. Denk daarbij aan het opsporingen via marktplaats en facebook.

Aan de hand van aangiftes kan er gericht opgespoord worden. Bovendien zijn er een aantal kenmerken aan advertenties die het aanbod van fietsen verdacht maken. Denk aan een zeer lage prijs voor een goede fiets of het ontbreken van diverse originele onderdelen. Ook komt het voor dat witte handelaren regelmatig signalen ontvangen dat een dergelijke grijze of zwarte markt ergens actief is (Uitwerking 7, bijlage).

De grijze en zwarte handels zijn na opsporing dierendelig te sanctioneren. Ten eerste is strafrechtelijke sanctionering mogelijk door het niet voldoen aan meerdere bepalingen op basis van artikel 437 wetboek van strafrecht. Denk daarbij aan het van handelen een gewoonte of beroep te maken en het niet bijhouden van een opkopersregister.

Bestuursrechtelijke sanctionering onder andere bij opname in de APV van een verplichting een verkopersregister bij te houden.

Tot slot is fiscale sanctionering mogelijk, omdat de inkomsten van deze handelaren vaak niet bij de Belastingdienst zijn opgegeven (Uitwerking 7 & 13, bijlage).

Gestolen fietsen opsporen en terugbezorgen

Door het inzetten op scanacties kunnen gemeenten en politie op locaties framenummers van fietsen scannen die gekoppeld zijn aan het aangiftesysteem. Wanneer een aangifte is gedaan en een opsporingsambtenaar heeft met de scanner een match dan kan hij deze in beslag nemen en via de aangifte bij de rechtmatige eigenaar terugbezorgen, dan wel de eigenaar in kennis stellen (Uitwerking 1, bijlage).

Datzelfde geldt voor de Utrechtse AFAC. Door een diefstalcontrole uit te voeren aan de hand van het framenummer is het mogelijk om fietsen waar aangifte van gedaan is uit het systeem te halen en de eigenaar daarvan in kennis te stellen. Op deze wijze valt het te voorkomen dat gestolen fietsen opnieuw aangeboden worden en dat er vanuit verwijderingsacties aangiftes binnenkomen (Uitwerking 7, bijlage).

Het belang van dergelijke acties is tweezijdig. Enerzijds ligt het voor de hand dat de rechtmatige eigenaar die aangifte heeft gedaan zijn of haar fiets terugkrijgt. Anderzijds steken deze acties de onrechtmatige eigenaars. Door inbeslagname verliezen onrechtmatige eigenaren die fiets en zorgt voor overlast. Bovendien zijn zij de financiële investering in de gestolen fiets kwijt en moeten zij een nieuwe fiets kopen (Uitwerking 8, bijlage).

Het blijkt dan ook dat diverse gemeenten successen boeken met deze acties. Zo heeft de gemeente met de statisch toezichthouders sinds 2010 571 fietsen terugbezorgd. Door hierover te communiceren beseffen mensen inmiddels het nut van aangifte doen. Hierdoor nam de aangiftebereidheid toe (Uitwerking 3, bijlage).

Het staat vrij om de hoeveelheid van scanacties te bepalen. Ook is het mogelijk om deze acties in georganiseerd verband te houden. Denk daarbij aan scanacties op scholen en in samenwerking met de politie wanneer zij een gemotoriseerd verkeer controleren. In het laatste geval kunnen Boa's de fietsers voor hun rekening nemen.

Dergelijke controles zijn ook relevant tijdens evenementen waar een groot aantal fietsen bij elkaar komen. (Uitwerking 3 & 7, bijlage).

Dergelijke acties kunnen meer diepgang krijgen. Niet elke fiets heeft namelijk een framenummer, maar kan net zo goed gestolen zijn. Het is dan ook zichtbaar wanneer een framenummer verwijderd is. Er bestaat de mogelijkheid om meerdere aspecten vast te leggen die duiden op diefstal, zoals braaksporen, ontbreken (originele) onderdelen en beschadigingen. Dit geeft politie en Boa's handvatten om ook gestolen fietsen zonder framenummer in beslag te nemen en uit de gebruikscirculatie te halen (Uitwerking 4 & 7, bijlage).

Als variatie op de scanacties is er de bordenaanpak bij het aantreffen van gestolen fietsen. Hierbij bevestigt de politie een eigen slot aan de fiets en om het verankerd object. Daarbij bevestigt zij een bord met de tekst 'dit is een gestolen fiets, meld u op het politiebureau'. Doel hiervan is om de gestolen fiets uit de circulatie te halen en om aan zowel de onrechtmatige eigenaar als de omgeving te benadrukken dat de politie actief gestolen fietsen opspoort.

Het is een vrij nieuwe, maar creatieve maatregel. Het blijkt voornamelijk dat een redelijk aantal mensen zich op het politiebureau melden waarvan de fiets is vastgemaakt. Zij zijn ervan overtuigd dat het hun fiets is. Na een dag wordt de fiets ook daadwerkelijk in beslaggenomen, maar blijft deze in het bezit van de politie. Op deze wijze is de onrechtmatige eigenaar van de fiets en zijn investering daarin kwijt. Bovendien moet hij nu een nieuwe fiets aanschaffen. Ook weet op deze manier de omgeving dat er risico's en gevolgen verbonden zijn aan het bezitten van een gestolen fiets en moet deze maatregel anderen ontmoedigen.

5. Conclusies

In dit hoofdstuk staan de verdiepende conclusies voortgebouwd op de bevindingen uit hoofdstuk vier. Deze conclusies zijn weergegeven op basis van de vijf reductietechnieken en staan per reductietechniek geordend naar de schakels van de veiligheidsketen. Op basis van deze conclusies wordt ook duidelijk welke maatregelen tegen fietsdiefstal er door de gemeente Utrecht reeds genomen zijn. Dat vormt tevens het antwoord op deelvraag één van de onderzoeksvragen.

5.1 Bewustzijn

5.1.1 Proactie

Normbesef en preventiegedrag van fietsers verhogen

Er is bij fietsdiefstal sprake van een verminderd normbesef. De denkwijze van veel fietsers is dan ook dat fietsdiefstal als normaal verschijnsel voorkomt en is in zekere mate geaccepteerd als straatbeeld.

Een verminderd normbesef leidt hier tot beperkter preventiegedrag, risicobewustzijn en gemakzucht onder fietsers. Zo blijkt dat veel fietsers weinig bereid zijn tot het leveren van inspanningen ten aanzien van preventie. Men ziet niet altijd het nut en de noodzaak ervan in. Bovendien is het voor slachtoffers gemakkelijk om goedkoop een fiets aan te schaffen die in veel gevallen van diefstal aankomst is en houdt handels van gestolen fietsen lucratief (Uitwerking 8, bijlage).

Het doen van aangifte zien slachtoffers vaak niet meer als de moeite waard en verzuimen daarom diefstal bij de politie aan te geven. Met de inspanningen die zij daarvoor leveren, krijgen zij vaak hun fiets niet mee terug. Zij steken daarentegen liever energie in het onbewust en bewust kopen van een fiets die van diefstal afkomstig is. Bovendien blijkt het bezit van een gestolen fiets zonder gevolgen te kunnen bestaan. Controle en straf op het bezit en helen blijven uit. Op deze wijze blijft dit normbesef fietsdiefstal gemakkelijk in standhouden (Uitwerking 7 & 8, bijlage).

Het is dus van belang dat het huidige normbesef veranderd en fietsers de noodzaak gaan inzien van hun eigen verantwoordelijkheid. Zij moeten met andere woorden meer gemotiveerd worden om preventiegedrag te vertonen en een realistischer risicobewustzijn verkrijgen. Het risico van helen zou groter moeten zijn.

5.1.2 Preventie

Gestolen fietsen herkennen

Heling blijft onder andere in stand doordat mensen niet bewust zijn dat zij gestolen goederen kopen. Daarbij bleek reeds al dat het huidige normbesef en de gemakzucht van fietsers van invloed kan zijn, zoals mensen die na fietsdiefstal uit gemakzucht een goedkope fiets aanschaffen die van diefstal afkomstig kan zijn (Uitwerking 1 & 7, bijlage).

Momenteel komt heling van fietsen dan ook veel voor. Mensen kopen vaak een tweedehands fiets om zo goedkoop mogelijk uit te zijn. Zij beseffen daarmee echter niet dat dergelijke fietsen vaak van diefstal afkomstig zijn.

Bij het kopen van tweedehands fietsen is men enerzijds niet kritisch ten aanzien van de prijs en zijn daardoor onbewust strafbaar bezig. Anderzijds bezit men niet de kennis om een gestolen fiets te herkennen aan een aantal kenmerken, zoals een niet-origineel slot. Een andere reden voor het kopen van gestolen fietsen is dat mensen niet goed doordrongen zijn van de strafbaarheid van heling, maar zijn net zo strafbaar bezig (Uitwerking 1 & 7, bijlage).

Binnen de gemeente Utrecht vindt er in het huidige beleid geen structurele communicatie over heling plaats. Wel verstuurt de gemeente op onregelmatige basis een tweet met een waarschuwing voor heling.

Communicatie over fietsdiefstal

Effectieve communicatie blijkt te liggen in het structureel zenden van een boodschap over diverse kanalen met herhaling van dezelfde berichten. Mensen ontvangen een boodschap op structurele basis en zullen de betreffende boodschap beter tot zich nemen.

Op het gebied van fietsdiefstal is weinig aandacht voor communicatie. Er vindt geen structurele communicatie over preventie, het risico en de gevolgen van fietsdiefstal plaats. Tijdens het lichte dagen offensief vindt er wel structureel communicatie plaats. Door het uitblijven van structurele communicatie kan het (risico)bewustzijn omtrent fietsdiefstal en de inspanningen om dit te voorkomen gering zijn doordat mensen onvoldoende doordrongen zijn van fietsdiefstal en daar vervolgens nauwelijks op anticiperen (Uitwerking 1 & 10, bijlage).

Ook is er momenteel geen specifieke communicatie dat zich op doelgroepen of gebieden richt. Zo vindt er geen communicatie plaats over fietsdiefstal op festivals en ontbreken er instructies over veilig stallen op hotspots (Uitwerking 3, bijlage).

Inzet op sociale mediaberichtgeving

Doorgaand op het communiceren over fietsdiefstal zijn sociale media geschikte kanalen waarover de communicatie kan plaatsvinden. Daar wordt tot nu toe weinig gebruik van gemaakt.

Tijdens het lichte dagen offensief vindt wel veel inzet plaats op sociale mediaberichtgeving, maar verder niet op structurele basis. Het maakt dat gebruikers van de diverse media niet structureel kennisnemen van dergelijke berichten. Zij nemen dit nu slechts incidenteel tot zich. Overdracht van kennis en activering van preventiegedrag is nu nog te beperkt. Ook het ontbreken van de meer bijzondere en ludieke berichten maakt dat ontvangers de berichten minder tot zich nemen en zijn minder bereid dit via het medium met anderen te delen (Uitwerking 1 & 3 & 10, bijlage).

Preventietips

Momenteel blijkt dat in veel gevallen mensen hun fietsen niet frequent op slot zetten. Ook is het gebruik van een tweede slot lager dan vijftig procent en is het gebruik van stallingen beperkt (Ruigrok NetPanel, 2013). Fietsers hebben enerzijds te weinig kennis van preventie. Anderzijds zijn zij te gemakzuchtig op dit vlak. Dit terwijl juist de fietsers zelf veel tegen fietsdiefstal kunnen doen. Het is dan ook van belang dat zijzelf inspanningen leveren om fietsdiefstal tegen te gaan.

Inzet communicatiemiddelen

Veel gebruikte middelen om over fietsdiefstal te communiceren zijn momenteel flyers. Deze hebben echter beperkt effect en is onder meer de gebruiksduur zeer kort. Hierdoor komt het bericht op de flyer vaak niet bij de mensen binnen en onthoudt men dit nauwelijks (Uitwerking 8, bijlage).

Een ander middel is het plaatsen van borden op hotspots. Zo staan borden met de 'dwingende ogen' bij fietsstalling Westplein dat bedoeld is om potentiële fietsendieven af te schrikken. Dit is echter nog een pilot op de genoemde locatie.

Momenteel wordt er geen gebruik gemaakt van borden of vlaggen die zich op de fietsers richten. Ook bestaan er geen vastbindinstructies in fietsstallingen. Het ontbreekt aan borden die de fietsers op hotspots waarschuwen, het risicobewustzijn verhogen of die preventietips overdragen. Tekstkarren daarentegen staan op hotspots tijdens het lichte dagen offensief. In navolging van de tekstkar gebruikt de gemeente geen (creatieve) alternatieven, zoals de reclamefiets of lokkraam. Ook is de toepassing van nudging afwezig.

Het reeds genoemde lichte dagen offensief is inmiddels een terugkerende preventieweek in het kader van fietsdiefstal. Twee weken lang is er dan extra aandacht voor (preventie van) fietsdiefstal. Ook worden landelijke publiekscampagnes gemeente breed uitgezet.

Tot slot is het gebruik van flyers en het beperkte effect ervan in de analyse uitgelicht. Gebruik van flyers vindt beperkt plaats. De gemeente Utrecht zet daarnaast ook in op andere middelen, zoals zadelhoesjes tijdens de UIT-dagen.

5.1.3 Preparatie

Aangiftebereidheid verhogen

Vooralsnog doen weinig mensen aangifte van fietsdiefstal. Het CCV zou uitgaan dat vijftieng procent van de slachtoffers aangifte van fietsdiefstal doet. Het geeft de politie te weinig aanknopingspunten en geeft geen realistisch beeld van het daadwerkelijk aantal gestolen fietsen (CCV, 2013).

Per slot van rekening zijn er door gebrek aan aangiftes geen opsporingsindicaties aanwezig en beperkt dit het terugbezorgen van gestolen fietsen aanzienlijk indien men hier actie op wil ondernemen (Uitwerking 1, bijlage). Veel slachtoffers zien het doen van aangifte momenteel als weinig zinvol. Bovendien kunnen zij in het huidige beleid gemakkelijk een gestolen fiets aanschaffen voor weinig geld via diverse grijze en zwarte fietshandels (Uitwerking 7, bijlage).

Registratie van fietskenmerken

Een klein deel van de slachtoffers doet dus aangifte. In veel gevallen ontbreken bij die aangiftes relevante informatie zoals de fietskenmerken, opsporingsindicaties, exacte locatie en wijze van beveiliging. Er ontbreekt dan vaak het framenummer dat veel minder opsporings- en terugbezorgingsmogelijkheden geeft. Mensen weten dus vaak onvoldoende, zoals de benodigde fietskenmerken voor een bruikbare aangifte (Uitwerking 1, bijlage).

5.2 Organisatie

5.2.1 Proactie

Werkgroep fietsdiefstal

Er bestaat momenteel geen werkgroep fietsdiefstal of een andersoortig samenstelling van integrale professionals ten behoeve van de aanpak fietsdiefstal. Dat wilt echter niet zeggen dat er geen aandacht voor het delict is.

Zo wordt fietsdiefstal per wijk tijdens overleggen gemonitord en is er een actieplan fietsdiefstal door de stedelijk adviseur geschreven. Ondanks deze inzet blijft fietsdiefstal binnen de gemeente Utrecht stijgen. Er vindt dan ook geen aanpak plaats die het mogelijk maakt om op meer structurele wijze maatregelen in te zetten op de diverse aspecten van fietsdiefstal en dit te monitoren.

Operationeel team fietsdiefstal

Een speciaal team voor fietsdiefstal, met als doel operationele slagkracht op structurele basis te bewerkstelligen, bestaat niet binnen de gemeente Utrecht. Wel is er het WAFV-team dat uit medewerkers van Toezicht & Handhaving bestaat. Het team is inzetbaar voor gebieden waar veel woninginbraken, autokraken, fietsdiefstal of vernielingen plaatsvinden. In de praktijk blijkt dat een dergelijk team veel op woninginbraak en autokraak ingezet wordt.

Ondanks de successen van het WAFV-team op deze twee delicten, ontbreekt het aan operationele slagkracht op fietsdiefstal. Daardoor is er ook geen team dat zich op het opwerpen van barricades richt op de diverse actiepunten van fietsdiefstal.

Naast toezichthouden en het geven van preventietips, valt er meer winst te behalen door het team ook op andere actiepunten van de operationele aanpak van fietsdiefstal in te zetten. Denk daarbij aan opsporen en controleren van gestolen fietsen, fietsendieven en fietshandelaren en de terugbezorging van gestolen fietsen. De gemeenten die een soortgelijk team hebben, zeggen succesvol te zijn in de daarvoor bestemde aanpak (Uitwerking 7, bijlage).

Er is verder geen samenwerkingsverband tussen Toezicht & Handhaving en politie als het gaat om fietsdiefstal. Ook is er binnen de gemeente Utrecht geen thematisch wijkagent op fietsdiefstal.

Clustering fietsdiefstal

Momenteel bestaat fietsdiefstal als losstaand thema in de aanpak van veel voorkomende criminaliteit binnen de gemeente Utrecht. Beleidsmatig richt de aanpak zich veelal op preventie en blijft operationele inzet achter doordat fietsdiefstal geen prioriteit kent. Om de diverse aspecten van fietsdiefstal aan te pakken, is er meer aandacht en capaciteit voor het delict nodig. Door het gebrek aan prioriteit is dit niet mogelijk. Het delict is dan ook verder niet aan een geclusterde aanpak met andere (soortgelijke) delicten verbonden.

Afspraken tussen partners

Het is van belang om inzichtelijk te hebben welke afspraken er gemaakt zijn tussen de partners, zoals deze uiteengezet zijn in de analyse. De afspraken hebben voornamelijk betrekking op de opsporing van daders, fietsen en handelaren.

Vanwege de aard van dit onderzoek zijn eventuele bestaande afspraken tussen partners binnen de gemeente Utrecht niet inzichtelijk gemaakt. Wel valt, op basis van andere gemeenten, te concluderen dat het maken van afspraken omtrent de inzet van politie en openbaar ministerie van belang is en effect sorteert. Wanneer dergelijke afspraken wegblijven dan kent dit vaak een ongewenste uitwerking.

Wanneer dergelijke afspraken gemaakt zijn dan kent dit vaak een gewenste uitwerking (Uitwerking 1 & 3 & 8 & 10, bijlage).

Informatie-uitwisseling

De informatie over fietsdiefstal die bij de gemeente binnenkomt, berust op aangiften. De informatie is afkomstig van de politie en wordt verder gedeeld met de gemeente en Toezicht & handhaving. De uitwisseling van informatie lijkt dus te geschieden met directe partners. Wel is het mogelijk een nuance in de bruikbaarheid ervan te maken. Wanneer de aangiftebereidheid laag is dan zal alle informatie op een beperkt aantal aangiftes gebaseerd zijn. Bovendien is er geen zicht in opsporingsindicaties en dat soortgelijke informatie door het eventuele gebrek van die mogelijkheid in het landelijke online aangiftesysteem.

Fietsdiefstal in integraal perspectief

Naar aanleiding van het actieplan fietsdiefstal is er reeds onderzoek verricht naar maatregelen in een integraal kader. Bovendien houdt een medewerkster zich bezig met maatregelen tegen fietsdiefstal op innovatief vlak. Daarmee is zowel de integraliteit als innovativiteit van maatregelen tegen fietsdiefstal erkend. Er is verder echter beleidsmatig geen ordening naar pijlers gemaakt van maatregelen op diverse aspecten van fietsdiefstal, zoals het voorbeeld van de respondent (Uitwerking 1, bijlage).

5.2.2 Preparatie

Verdachte quotum

Gezien de aard van dit onderzoek is niet onderzocht of er binnen de gemeente Utrecht een verdachte quotum ingesteld is omtrent het aantal verdachten van fietsdiefstal dat vervolgd wordt. Een dergelijk quotum is van belang om de inzet en capaciteit van politie en openbaar ministerie op elkaar af te stemmen en te waarborgen (Uitwerking 10, bijlage).

Online aangiftesysteem

Het huidige online aangiftesysteem is landelijk uitgezet. Het blijkt echter dat deze voor aangifte van fietsdiefstal belangrijke gegevens niet op kan nemen. Deze ontbrekende gegevens zijn echter belangrijk voor de opsporing.

5.3 Toezicht

5.3.1 Preventie

Inzet Waaks en buurtpreventie

Momenteel lopen er geen projecten die deelnemers van Waaks en buurtpreventie inzetten om extra sociale controle op hotspots van fietsdiefstal te bewerkstelligen. Deze burgerinitiatieven zijn wel tijdens het lichte dagen offensief betrokken en is wijkgebonden. Dit zou een op structurele basis mogelijke

oplossing zijn om het capaciteitsprobleem op te lossen, extra toezicht te generen en preventiegedrag onder fietsers te activeren.

Inzet fietscoach

Momenteel is er geen fietscoach actief binnen de gemeente Utrecht die diverse werkzaamheden uitvoert op de hotspots van fietsdiefstal. Wel blijkt uit enkele gemeenten dat een fietscoach van toegevoegde waarde kan zijn aangezien hij op meerdere vlakken actief is. Zo wordt met een fietscoach extra toezicht bewerkstelligd, kan de coach preventiegedrag activeren en kan fout parkeren tegengegaan worden.

Statisch toezicht op hotspots

Momenteel vindt er geen statisch toezicht plaats, anders dan door beperkte inzet van camera's. Met de beperking van camera's binnen de gemeente Utrecht is structureel toezicht alsnog realiseerbaar door de inzet van medewerkers uit de sociale werkvoorziening. Ook zal het de heterdaadkracht vergroten en kunnen medewerkers het preventiegedrag van fietsers activeren. Gezien de resultaten van de gemeente die statisch toezicht bewerkstelligd, blijkt dit een succes (Uitwerking 3, bijlage)

Preventieve inzet politie, Boa-organisatie, particuliere beveiliging en studenten

In de huidige aanpak van fietsdiefstal vindt er beperkt toezicht plaats vanuit de politie en Toezicht & Handhaving. Dit is echter in beperkte mate. Desondanks draagt de inzet van deze professionals desondanks bij aan extra toezicht, activeren van preventiegedrag en vergroting van de pakkans. Wel blijkt de reguliere inzet van Toezicht & Handhaving op fietsdiefstal minder effectief dan diezelfde inzet op woninginbraak en autokraak.

De pakkans wordt groter als politie of Toezicht & Handhaving in burger de verdachte situaties kan signaleren. De inzet van particuliere beveiliging voor deze werkzaamheden is niet binnen de gemeente Utrecht van toepassing. Datzelfde geldt voor de inzet van studenten op hotspots van Hogescholen en universiteiten.

5.4 Fysieke maatregelen

5.4.1 Proactie

Fietsstallingen

In Utrecht zijn veel fietsstallingen aanwezig en bovendien blijft de gemeente deze op diverse locaties bouwen. Dat is een belangrijke maatregel om het risico op fietsdiefstal te reduceren. Het verdient relevantie om na te gaan of de huidige en nog te bouwen stallingen voldoen aan de gemakzucht van diverse fietsers.

Er moet, met andere woorden, rekening gehouden worden met de loopafstand van de stalling en de eindbestemming van diverse groepen fietsers wil men gebruikmaken van stallingen. Wanneer de loopafstand te groot is dan zal men geen gebruikmaken van de stallingen en de fiets dichterbij parkeren met meer risico op fietsdiefstal door de afwezigheid van (geschikte) aanbindmogelijkheden.

Het realiseren van fietsstallingen is dus goed beleid van de gemeente Utrecht. Wel moeten deze stallingen preventiegedrag van fietsers activeren en dat lukt niet wanneer de mogelijkheden tot bijvoorbeeld aanbinden met een tweede slot beperkt of zelfs afwezig zijn.

Het op correcte wijze aanbinden van de fiets met een tweede slot aan een verankerd object voorkomt dat potentiële dieven de fiets weg kunnen tillen. Uit waarnemingen tijdens een rondleiding door stallingen met Toezicht & handhaving blijkt dat veel mensen de fiets via de achterband extra vastzetten. Een fietsendief kan echter op deze wijze het slot makkelijk stuk slaan op de grond, de achterband wegnemen of de fiets alsnog wegtillen wanneer deze niet bevestigd is.

De uitgedragen vastbindmanier is het slot via het frame, de voorwiel en aan de voorkant van het verankerd object bevestigen. Bij veel stallingen is de ruimte om naar de voorkant toe te werken te krap en moeilijk bereikbaar. Daardoor is te zien dat veel fietsers teveel moeite moeten doen om de genoemde vastbindmogelijkheid uit te voeren.

Met betrekking tot woonwijken vindt er veel fietsdiefstal plaats in de wijken Oost en Noordoost. Er zijn in de twee wijken weinig stallingsmogelijkheden voor fietsen waarmee het risico op fietsdiefstal niet verminderd. Ook ontbreekt het aan opslagruimtes, zoals schuurtjes, waardoor mensen hun fiets vaak buiten moeten stallen.

Ook in de Binnenstad zijn nog diverse locaties waar veel fietsdiefstal voorkomt en waar geen tot slechte aanbindmogelijkheden zijn. Voorbeelden daarvan zijn de Oudegracht, het Stationsplein onder Hoog Catharijne en Smakkelaarsveld aan de kant van de Mediamarkt.

Bij eerst genoemde blijkt uit eigen waarneming dat veel mensen hun fiets op verschillende manieren aan de grachthekken vastbinden. Hierdoor stalt men fietsen ongestructureerd en is het niet mogelijk om alle fietsen aan de grachthekken vast te binden. Dergelijke hekken zijn overigens in veel gevallen niet geschikt als verankerd object. Daarnaast schept de onoverzichtelijke situatie, die het parkeren met zich mee kan brengen, voor fietsendieven meer gelegenheid en vallen zij minder snel op bij het plegen van het delict.

Bij de laatste twee locaties zijn er naast stallingen diverse fietsparkeervakken. Mensen dienen hun fietsen binnen de vakken te parkeren, maar kunnen deze nergens aan vastbinden. Bovendien staan diverse fietsen buiten de vakken, omdat deze niet meer in de vakken kunnen. Uit eigen waarnemingen, tijdens de fietshandhaving met het Utrechtse Toezicht & handhaving, blijkt dat juist deze fietsen veel verwijderd worden. Dat bevestigde een gemeentelijke opsporingsambtenaar en vertelde bovendien dat tevens diverse fietsen in de vakken er net met de achterband buiten staan. Wanneer deze vakken vol zijn dan parkeren mensen hun fietsen buiten de vakken tegen muren en nooduitgangen en dat zorgt voor hinderlijk en gevaarlijk gestalde fietsen. Daarnaast zouden mensen regelmatig fietsen uit de vakken verplaatsen om hun eigen fiets binnen de vakken te parkeren.

Deze onoverzichtelijke en ongestructureerde fietsparkeervoorzieningen vergroten voor fietsendieven de gelegenheid tot diefstal. Zij vallen in deze omgeving minder snel op en kunnen de veel toegepaste modus operandi van wegtillen uitvoeren. Mede ten behoeve van de fietshandhaving kan het realiseren van fietsstallingen bijdragen aan het verkleinen van het risico op fietsdiefstal.

Ook blijkt uit politiecijfers omtrent fietsdiefstal binnen de gemeente Utrecht dat slachtoffers in veel gevallen geen specifieke tijd kunnen aangeven wanneer hun fiets gestolen moet zijn. Dat beperkt ook hier de mogelijkheden tot opsporing. Een mogelijke oplossing met sensoren en het uitlezen van camera's is nog niet in Utrechtse stallingen actief. Daarnaast zijn er in Utrecht diverse stallingen die openingstijden hanteren die eventueel het gebruik ervan na sluiting belemmeren.

Tot slot werken Utrechtse stallingen nog niet met een bonnensysteem. Wel maken enkele stallingen gebruik van een systeem met barcode. Dergelijke systemen moeten het onmogelijk maken om fietsen zonder rechtmatige eigenaar uit de stalling te halen.

5.4.2 Preventie

Ruimtelijke ordening

De omgeving waarin fietsen gestald staan, heeft vooral invloed op potentiële fietsendieven. Het is dus een belangrijk aspect om maatregelen te treffen dat potentiële fietsendieven tegen kan houden. Gezien de aard van dit onderzoek is niet geïnventariseerd hoe het gesteld is met de ruimtelijke ordening, zoals verlichting, activiteit en openheid, van Utrechtse fietsstallingen.

5.5 Opsporing

5.5.1 Preventie

Invoering en gebruik Digitaal Opkopersregister

Momenteel vindt invoering van het DOR plaats om met name heling naar aanleiding van woninginbraken tegen te gaan. Het is echter ook van groot belang om het DOR in te voeren in de aanpak van fietsdiefstal.

Wanneer de helingmarkt wordt aangepakt, zal er minder mogelijkheid en zal het risicovoller zijn om een tweedehands gestolen fiets te kopen door burgers. Bovendien vergroot het DOR de kans van opsporing en vervolging van handelaren en fietsendieven. Het verbod op het aanbieden van goederen op straat staat al in de Utrechtse APV. De verplichting om een verkopersregister door handelaren bij te houden, is voorsnag niet in de APV opgenomen. Dat laatste heeft als doel particulieren op te sporen die een gestolen goed van een handelaar gekocht hebben.

Samenwerking en controle witte fietshandel

Ook in Utrecht zijn er ondernemingen die voldoen aan artikel 437 Wetboek van Strafrecht die kenbaar gemaakt hebben dat zij handelaar zijn. Momenteel is er nog geen samenwerkingsverband tussen deze handelaren en de gemeente om heling van fietsen tegen te gaan. Daardoor vindt er ook geen specifieke voorlichting plaats over de risico's van heling van gestolen fietsen van en door handelaren. Er is in dit onderzoek niet nagegaan in hoeverre er wel voorlichting plaatsvindt over heling in het algemeen.

5.5.2 Preparatie

Bruikbaarheid aangiftes verhogen

De aangiftebereidheid van fietsdiefstal is zeer laag. Slechts een kwart van de slachtoffers zou aangifte doen (CCV, 2013). Daarbij komt dat de meerderheid van de slachtoffers online aangifte doet. Dit

landelijke systeem zou onvolledig zijn en ontbreekt het aan informatie over het framenummer, de specifieke locatie en de wijze van stallen.

5.5.3 Repressie

Inzet lokfietsen

De Utrechtse politie zet tevens lokfietsen in. Op welke basis zij dat doet en waar deze uiteindelijk teruggenomen wordt (dief, handelaar, heler) is in dit onderzoekskader niet nagegaan.

Daderaanpak middelbare scholieren

Het is van belang om onderscheid te maken in dadergroepen van fietsdiefstal om vervolgens gericht maatregelen te treffen.

In de klassieke aanpak is de pakkans vrij laag en daarbij gaat het om slechts enkele dadergroepen. Vooral de incidentele en verslaafde fietsendief zijn de daders die de politie het meest weet te arresteren. Ook zouden partners onvoldoende zicht hebben in de verschillende dadergroepen van fietsdiefstal. De middelbare scholieren blijven vaak als dadergroep buiten beeld doordat de maatregelen tegen fietsendieven doorgaans niet op middelbare scholieren richten (Uitwerking 7, bijlage).

Ook binnen de gemeente Utrecht is er geen aandacht en/of aanpak op deze dadergroep. Er valt dan ook nog veel te halen in de opsporing van gestolen fietsen en daders op middelbare scholen, indien blijkt dat een dergelijke daders ook binnen de gemeente Utrecht actief zijn in fietsdiefstal.

Daderaanpak stelselmatige fietsendieven

Uit eigen waarneming tijdens ronden en gesprekken met Toezicht & Handhaving blijkt dat de individuele collega's enkele fietsendieven op straat herkennen. Vaak zijn het fietsendieven die bekend staan om het feit dat ze structureel fietsen stelen. Het is daarmee echter niet gezegd dat alle collega's van zowel politie als Toezicht & Handhaving alle fietsendieven kennen en vervolgens op straat herkennen.

Er bestaat dan ook nog geen smoelenboek waarmee fietsendieven uit deze dadergroep geïnterviewd kunnen worden. Bovendien bestaat er geen specifieke aanpak op deze stelselmatige fietsendieven. Aangezien deze groep naast verslaafden ook uit andere niet-verslaafde stelselmatige fietsendieven bestaat, is deze dadergroep voor een groot deel van de fietsdiefstal verantwoordelijk (De Fietzersbond, 2009).

Heleraanpak algemeen

Er is binnen de gemeente Utrecht momenteel geen structurele aanpak op helers van fietsdiefstal. Er bestaat ook geen onderscheid en inventarisatie van type helers en hun motieven. Wel is er tijdens de UIT-dagen extra aandacht door communicatie over heling naar nieuwe studenten.

Heleraanpak ouders middelbare scholieren

Het is binnen de gemeente Utrecht onbekend hoe groot het aandeel gestolen fietsen is door heling van ouders van middelbare scholieren. In enkele andere gemeenten zou één op de vijf scholieren op een gestolen tweedehands fietsen rijden (Uitwerking 7, bijlage).

Aanpak grijze en zwarte fietshandels

Momenteel is er binnen de gemeente Utrecht geen aanpak voor de grijze en zwarte fietshandel. Door het uitblijven van een aanpak worden deze handels niet opgespoord. Vaak hebben dergelijke handels juist een groot aandeel in het aantal gestolen fietsen en de verkoop ervan. Daardoor blijft fietsdiefstal in stand, net zoals heling van gestolen fietsen. Dit terwijl er voldoende sanctioneringsmogelijkheden zijn na de opsporing van dergelijke handels.

Gestolen fietsen opsporen en terugbezorgen

Momenteel zetten gemeente Utrecht en politie niet specifiek in op het opsporen en terugbezorgen van gestolen fietsen. Er vindt dan ook geen samenwerking en/of georganiseerde acties plaats om gestolen fietsen op te sporen tussen Toezicht & Handhaving en politie. Verder berust de inbeslagname van gestolen fietsen op basis van aangiftes. Er zijn dan ook geen afspraken gemaakt om gestolen fietsen in beslag te nemen op basis van duidelijke braaksporen of het verwijderen van een framenummer.

De variatie op scanactief door middel van de bordenaanpak was tot de regionale bijeenkomst fietsdiefstal onbekend. Ik heb deze alvorens de bijeenkomst in het onderzoek opgenomen en geanalyseerd. Het lijkt een zeer creatieve maatregel dat effectief kan zijn.

6. Aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden aanbevelingen gedaan. Deze zijn tot stand gekomen naar aanleiding van de bevindingen en conclusies van dit onderzoek. Er wordt eerst een synopsis weergegeven die in gaat op de drie elementen die van belang in een aanpak van fietsdiefstal. Vervolgens worden maatregel specifieke aanbevelingen gedaan per reductietechniek waarbij actiepunten over de schakels van de veiligheidsketen verdeeld zijn. Onder de actiepunten komen de aan te bevelen maatregelen aan bod.

6.1 Synopsis

In hoofdstuk één is reeds gebleken dat fietsdiefstal in grote mate aanwezig is binnen de gemeente Utrecht. Ook is duidelijk geworden dat de gemeente dit delict wilt aanpakken. Het actieplan fietsdiefstal daar een duidelijk voorbeeld van. Daarnaast dragen het organiseren van het Lichte Dagen Offensief, realiseren van fietsstallingen en de inzet op preventietips bij in de aanpak van dit delict. Deze inspanningen hebben echter nog geen doorslaggevende rol gespeeld in de gewenste afname van het aantal aangiftes van fietsdiefstal. In hoofdstuk vier en vijf is dan ook duidelijk geworden dat fietsdiefstal in zijn totaliteit een lastig aan te pakken delict is.

Zo blijkt dat vele factoren met elkaar samenhangen die fietsdiefstal in standhouden. Het blijkt bijvoorbeeld dat graveeracties een fiets uniek maken middels het gegraveerde framenummer, maar dat veel slachtoffers van fietsdiefstal het framenummer niet meer weten bij het doen van aangifte terwijl dit een belangrijk gegeven is voor de opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen. Naast dit voorbeeld spelen er meer factoren die een relatief grote invloed op fietsdiefstal hebben, maar waarop geen maatregel van kracht is.

Het is dus van belang om een bredere en meer integrale aanpak op de uiteenlopende factoren van fietsdiefstal te hebben dan enkel de huidige inspanningen binnen de gemeente Utrecht.

Naast de individuele maatregelen die in de hoofdstukken vier en vijf naar voren gekomen zijn, valt te concluderen dat de uiteengezette maatregelen terugkomen op drie vaste elementen in diverse aanpakken van fietsdiefstal. Het is van belang dat deze elementen terugkomen in de Utrechtse aanpak van fietsdiefstal en deze zijn als volgt te duiden:

- Structurele inzet maatregelen;
- Afvuren van een schot hagel;
- Innovatief en creatief omgaan met belemmeringen en maatregelen.

6.1.1 Structurele inzet maatregelen

Om maatregelen effect te laten sorteren, blijkt het van belang dat deze op regelmatige basis terugkomen in de aanpak van fietsdiefstal. Met andere woorden verdient het relevantie om maatregelen op reguliere dan wel structurele basis in te zetten.

Dat geldt bijvoorbeeld voor het verhogen van (risico)bewustzijn. Fietsers zullen niet direct hun gedrag of houding aanpassen wanneer zij geadviseerd worden om een tweede slot te gebruiken. Uiteraard moet de communicatie het doel en het belang van een tweede slot belichten en op het juiste moment bij de ontvanger aankomen. Pas dan zullen fietsers op dát moment een tweede slot gebruiken. Om

fietsters op vaste basis een tweede slot te laten gebruiken, is het van belang dat het (risico)bewustzijn omtrent fietsdiefstal toeneemt.

Dat is onder meer te bewerkstelligen door communicatie, over bijvoorbeeld een tweede slot, structureel plaats te laten vinden. Pas dan worden fietsers aanhoudend geconfronteerd om een tweede slot te gebruiken en zullen dan ook eerder op regelmatige basis de fiets met een tweede slot vastzetten.

Structurele inzet is bijvoorbeeld ook van belang bij de opsporing van gestolen fietsen. Een eenmalige scanactie leidt er op dat moment toe dat gestolen fietsen opgespoord worden. Dat leidt er vervolgens weer toe dat slechts enkele onrechtmatige eigenaren de fiets verliezen en dat enkele slachtoffers hun fiets terugkrijgen. Het moet voor onrechtmatige eigenaren juist op lange termijn onaantrekkelijk worden om een gestolen fiets te bezitten, want de kans bestaat dan dat je een fiets regelmatig kwijt bent wanneer er structureel scanacties plaatsvinden en de gestolen fietsen in beslag worden genomen.

Structurele inzet is ook van belang bij de opsporing van handelaren die gestolen fietsen verkopen. Dit is namelijk een vrij lucratieve handel en zonder controle en/of opsporing van deze handels is het bovendien zonder risico om een handel in gestolen fietsen te hebben. Het wordt risicovoller en minder lucratief wanneer dit soort handels regelmatig opgespoord en gecontroleerd worden. Door de sanctioneringsmogelijkheden zal het op lange termijn niet meer interessant zijn om een dergelijke handel te bedrijven.

6.1.2 Afvuren van een schot hagel

Het tweede element is het 'afvuren' van een 'schot hagel'. Dat beoogt de integraliteit van de uiteenlopende aspecten van de aanpak fietsdiefstal. Zo blijkt het niet alleen van belang te zijn om maatregelen te treffen om de aangiftebereidheid te verhogen, maar vervolgens ook in te zetten op de opsporing van gestolen fietsen. Onderstaande uitwerking schetst een voorbeeld van hoe diverse maatregelen/factoren met elkaar samenhangen en beoogt het belang van een integrale aanpak op verschillende aspecten van fietsdiefstal.

Het effect van inzet op gratis graveeracties is niet zondermeer gegarandeerd wanneer fietsers bij aangifte niet meer hun framenummer weten. Zo lijkt ook het verhogen van de aangiftebereidheid minder effect te sorteren wanneer er aangiftes binnenkomen die voor de opsporing slecht bruikbaar zijn, bijvoorbeeld door het ontbreken van een framenummer. Dat biedt minder mogelijkheden om gestolen fietsen op te sporen en vervolgens terug te bezorgen bij slachtoffers waarmee tevens het bezit van gestolen fietsen zonder gevolgen blijft. Inzet op opsporing naar aanleiding van aangiftes zal dan ook minder effect sorteren. Heling van een goedkope tweedehands fiets blijft dan lucratief voor fietsers die zichzelf na diefstal willen compenseren.

Zo blijft de vraag naar dit soort, gestolen, fietsen voor handelaren en fietsendieven bestaan. Bovendien is het helen van fietsen voor handelaren weinig risicovol door gebrek aan controle. Ook voor fietsendieven is het stelen van fietsen weinig risicovol door de lage pakkans. Daarbij komt nog eens dat fietsers met een goedkope fiets zeer gemakzuchtig zijn en in beperkte mate aan preventie doen. Dat maakt het voor fietsendieven makkelijk om deze fietsen vervolgens weer te stelen.

Bovenstaande aspecten zijn slechts enkele voorbeelden die tot op zekere hoogte met elkaar samenhangen. Daarnaast maakt het duidelijk wat het belang is van integraliteit in de aanpak van fietsdiefstal.

6.1.3 Innovatief en creatief omgaan met belemmeringen en maatregelen

Kenmerkend aan fietsdiefstal is dat dit delict in veel gemeenten geen prioriteit krijgt in de aanpak ervan. Hierdoor blijven onder andere capaciteit en budget beperkt. Desondanks is het toch wenselijk om op structurele basis uiteenlopende maatregelen op de diverse aspecten van fietsdiefstal te treffen. Dat conflicteert echter met elkaar.

Om die reden blijkt het van belang om creatief te handelen met de belemmeringen in de aanpak van fietsdiefstal. Uit verschillende beleidsdocumenten omtrent de aanpak van fietsdiefstal binnen gemeenten uit de onderzoekspopulatie wordt op creatieve wijze omgegaan met belemmeringen en maatregelen op dit delict. Zij sorteren daarin effect.

Als voorbeeld daarvan is de reclame fiets. Een relatief goedkoop communicatiemiddel dat een hoge mate van mobiliteit heeft waarvan de boodschap makkelijk is aan te passen en een vrij opvallend object is dat op vaste basis ingezet kan worden.

Creatief is in dit geval ook het op beleidsmatig niveau clusteren van de aanpak van fietsdiefstal met soortgelijke delicten om meer capaciteit te verkrijgen. Het vervolgens financieren van maatregelen uit andere budgetten, zoals stedelijke fietsontwikkeling, kan ook als creatieve benadering gezien worden voor het financieren van maatregelen ten aanzien van fietsdiefstal.

Ook de inzet van Waaks en buurtpreventie op hotspots van fietsdiefstal, die tevens preventietips uitdragen, kan als een creatieve wijze gezien worden voor het creëren van toezicht. In de onderzoeksresultaten zijn meer van dat soort maatregelen naar voren gekomen.

Daarnaast zijn ook innovatieve maatregelen uit de analyse van beleidsdocumenten en interviews naar voren gekomen. Een voorbeeld daarvan is het sensorsysteem in fietsstallingen met camera's. Wanneer een fiets van de stallingsplek weggenomen is, dan heeft het sensorsysteem een tijdstip geregistreerd van het moment van wegnemen. De rechtmatige eigenaar die vervolgens zijn fiets niet meer bij de bewuste stallingsplek aantreft, kan hiervan melding doen. Vervolgens is het mogelijk om camerabeelden gericht terug te kijken ten behoeve van de opsporing van dader en fiets.

Een ander voorbeeld van een innovatieve maatregel is een variatie op het in beslagnemen van gestolen fietsen die opgespoord zijn. Middels het bord-slot aanpak wordt de gestolen fiets niet direct in beslaggenomen. In plaats daarvan wordt deze met een slot, in het beheer van de politie, aan een verankerd object vastgemaakt. Aan de fiets wordt ook een bordje bevestigd met de tekst 'dit is een gestolen fiets, meldt u op het politiebureau' en maakt aan de omgeving kenbaar dat er actief gestolen fietsen opgespoord en helers bestraft worden. Bovendien kan de onrechtmatige eigenaar geen gebruik meer maken van de gestolen fiets en wordt deze in een bepaald tijdsbestek alsnog verwijderd en in beslaggenomen.

6.1.4 Voorbeschouwing maatregel specifieke aanbevelingen

In bovenstaande uitwerkingen is duidelijk geworden wat de drie belangrijkste elementen zijn voor een aanpak van fietsdiefstal en hoe deze zich tot specifieke maatregelen verhouden. Hierna staat een bondige uiteenzetting van aanbevelingen die, net zoals de drie elementen, van groot belang zijn in de aanpak van fietsdiefstal.

Zo is het onder meer hoofdzakelijk van belang om communicatie structureler in te zetten om het risicobewustzijn van fietsers te verhogen en preventiegedrag te activeren. Zet daarbij in op het

principe van weinig capaciteit, weinig kosten, relatief groot effect. Door de inzet op hotspots, van bijvoorbeeld reclamefietsen; borden met vastbindinstructies en vlaggen met waarschuwingen omtrent fietsdiefstal, is het mogelijk om op relatief goedkope wijze met minimale inspanningen op vaste basis naar fietsers te communiceren.

Anderzijds verdient het relevantie om met andere communicatiemiddelen aandacht te geven aan helingpreventie, het verhogen van de aangiftebereidheid en het registreren van fietskenmerken door eigenaren. Deze actiepunten hebben als doel om mensen kritischer te laten zijn ten aanzien van het kopen van tweedehandsfietsen, maar ook om aangifte te doen wanneer zij slachtoffer van fietsdiefstal geworden zijn. Juist met het aangeven van fietskenmerken kunnen zijn bruikbare aangiftes doen dat meer mogelijkheden biedt tot opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen.

Organisatorisch gezien is het hoofdzakelijk van belang om zowel beleidsmatig als operationeel de aanpak van fietsdiefstal breder en meer integraal aan te pakken. Zo verdient het relevantie om het Digitaal Opkopersregister in te voeren voor fietshandels. De handel van gestolen fietsen is vooral nog te lucratief en in grote mate risicool. Door in te zetten op regelmatige controle en handhaving ervan wordt het voor fietshandelaren risicovoller om in gestolen fietsen te handelen en bovendien minder lucratief wanneer er sanctionering plaatsvindt.

Datzelfde geldt voor een regelmatige inzet op scanacties. Ook dan is het mogelijk om bezitters van gestolen fietsen met enige regelmaat aan te pakken door het in beslagname van de gestolen fietsen. Zij lopen daardoor op regelmatige basis risico om de fiets te verliezen en financiële investeringen kwijt te raken. Een innovatieve variatie daarop is de maatregel van bord-slot.

Ook voor fietsendieven is het plegen van fietsdiefstal in het huidige beleid nog te lucratief en grotendeels risicool door de lage pakkans. Zo verdient het onder meer relevantie om afspraken te maken tussen de politie en het Openbaar Ministerie over bijvoorbeeld een verdachte quotum en inzicht te krijgen in de stelselmatige daders door middel van een smoelenboek.

Met betrekking tot fietsstallingen is het van belang om deze te blijven realiseren en uit te breiden met een sensorsysteem. Dit verlaagt het risico aanzienlijk om een fiets wederrechtelijk mee te nemen waarmee toezicht op dergelijke hotspots beduidend verminderd kan worden. Daarentegen behoeven enkel hotspots waar een dergelijk sensorsysteem niet mogelijk is. Bovendien valt nog toezichtcapaciteit buiten de politie en Boa-organisatie om te realiseren. Denk daarbij aan creatieve oplossingen als Waaks, buurtpreventie en een fietscoach.

Met de bovenstaande uiteenzetting van aanbevelingen, die van groot belang zijn voor de aanpak van fietsdiefstal, komen de drie elementen terug. Zowel de communicatie als acties ten behoeve van de opsporing verdienen relevantie om op regelmatige basis, zo niet op structurele basis, terug te komen in de aanpak van fietsdiefstal.

Door zowel in te zetten op verhoging van risicobewustzijn; preventie van heling; invoering van het DOR; uitvoeren van scanacties en realiseren van sensorsystemen in stallingen met een uitbreiding van toezicht op hotspots waar een dergelijk systeem niet mogelijk is, wordt een schot hagel afgevuurd op de diverse aspecten van fietsdiefstal. Daarmee worden verschillende schakels in fietsdiefstal als proces aangepakt.

Tot slot dragen creatieve en innovatieve maatregelen zoals sensorsysteem, bord-slot aanpak, reclamefiets, inzet fietscoach en dergelijken bij aan creëren van mogelijkheden om diverse aspecten in het proces van fietsdiefstal alsnog aan te pakken.

Deze synopsis heeft een uiteenzetting gegeven van drie belangrijke elementen in de aanpak van fietsdiefstal waarna tevens enkele zeer relevante aanbevelingen gedaan zijn. De volgende paragrafen gaan verder in op de maatregel specifieke aanbevelingen.

6.2 Bewustzijn

6.2.1 Proactie

Normbesef en preventiegedrag van fietsers verhogen

Het inmiddels geaccepteerde karakter van fietsdiefstal als normaal verschijnsel heeft geleid tot een verminderd normbesef. Dat verminderd normbesef heeft gevolgen zoals een beperkt preventiegedrag, risicobewustzijn en gemakzucht onder fietsers. Zet daarom in op het verhogen van het normbesef en het risicobewustzijn.

Dat valt te bewerkstelligen door proactief en preventief, structureel en via diverse kanalen te communiceren. Zie daarvoor de diverse communicatietactieken en -middelen om gewenst preventiegedrag over te dragen en het risicobewustzijn te verhogen. Het geldt aan de andere kant ook om helinggedrag als niet-geaccepteerd en strafbaar neer te zetten. Doel hiervan is dat fietsers fietsdiefstal en heling niet accepteren, het risico en de gevolgen van fietsdiefstal realistischer inschatten en daarvoor meer inspanningen in de preventie ervan verrichten. Belangrijk is ook om het risico van diefstal, heling en het bezit van gestolen fietsen te verhogen. Fietsers moeten minder gemakzuchtig zijn en gemotiveerd worden tot preventiegedrag (Uitwerking 8, bijlage).

6.2.2 Preventie

Gestolen fietsen herkennen

Heling blijft in stand doordat mensen het enerzijds accepteren om een, vaak goedkope, tweedehands fiets aan te schaffen met het risico dat deze van fietsdiefstal afkomstig is. Vaak zijn zij onvoldoende doordrongen van de strafbaarheid van heling. Daar is nog veel te behalen.

Zet daarom in op de repressieve kant van gestolen fietsbezitters, verhoog daarbij tevens het risico van aanschaf en bezit en verminder de toegankelijkheid van zwarte en grijze fietshandels die gestolen fietsen aanbieden (Uitwerking 1 & 7, bijlage).

Anderzijds blijft heling in stand doordat mensen gestolen fietsen onvoldoende herkennen bij aankoop. Men is niet kritisch genoeg bij wie, wat voor en tegen welke prijs zij een fiets kopen. Bovendien zijn mensen niet alert bij het ontbreken van originele onderdelen of bij het zien van braaksporen.

Zet structureel zowel proactief als preventief communicatie in om kennis en waarschuwingen te verspreiden om deze vorm van heling aan te pakken. Het heeft als doel het herkennen van gestolen fietsen onder inwoners te vergroten en hen een kritischere blik aan te laten nemen ten aanzien van heling en het kopen van tweedehands fietsen (Uitwerking 1, bijlage).

Communicatie over fietsdiefstal

Communicatie kan veel bewerkstelligen in het (risico)bewustzijn en preventiegedrag van fietsers. Het is daarom van belang om kennis over te dragen en misvattingen weg te nemen.

Zet daarom in op structurele communicatie over diverse kanalen waarbij berichten herhaald worden op het gebied van preventietips, doen van aangifte, heling en dergelijken. Richt de communicatie op specifieke groepen om ontvangers persoonlijker aan te spreken. Richt dergelijke communicatie ook op plekken waar veel fietsen en mensen samenkomen, zoals op festivals. Daar zijn fietsen vaak onvoldoende beveiligd en is er weinig controle (Uitwerking 1 & 3 & 10, bijlage).

Doel ervan is om fietsers te activeren in het preventiegedrag, het overdragen van kennis en het normbesef te vergroten.

Maak daarbij tevens gebruik van bijzondere en ludieke berichten of berichten uit de actualiteit om lezers meer te interesseren. Zet ook vooraanstaande personen in naar het voorbeeld van de video over fietsdiefstal met de burgemeester. Communiceer niet enkel algemeen, maar communiceer gericht naar bepaalde groepen en plaatsen als uitgaan- en winkelgebieden. Plaats bovendien vastbindinstructies op hotspots van fietsdiefstal (Uitwerking 1 & 3 & 10, bijlage).

Inzet op sociale mediaberichtgeving

Berichtgeving over de sociale media bereikt grote groepen mensen waarbij men berichtgeving zelf ook kan zenden. Zet, in het kader van communicatie over fietsdiefstal, in op het structureel zenden van berichten over de diverse sociale media.

Maak daarbij gebruik van partners die dezelfde berichtgeving zenden. Steek in op actualiteiten en bijzonderheden om lezers aan te trekken. Belangrijk is het activeren van ontvangers op het gebied van preventiegedrag en het verhogen van kennis en (risico)bewustzijn omtrent fietsdiefstal en heling (Uitwerking 1 & 3 & 10, bijlage).

Preventietips

Er is nog veel winst te behalen in het preventiegedrag van fietsers. Communicatie kan daar veel in bereiken, maar vooralsnog lijkt de huidige aanpak weinig effect te hebben aangezien weinig mensen aan preventie doen. Benadruk het belang en maak het uitvoeren van preventiegedrag makkelijk in fietsstallingen.

Steek in op nieuwe manieren om preventietips te communiceren en preventiegedrag aan te moedigen. Blijf daarbij de landelijke campagnes van onder meer Centrum Fietsdiefstal verspreiden.

Inzet communicatiemiddelen

Doorgaand op de preventietips en de communicatie over fietsdiefstal blijkt dat de huidige vorm beperkt effect heeft. Naast inzet op mediaberichtgeving zijn er ook andere middelen om te communiceren.

Zet minder in op flyers en meer op bruikbaarere middelen, zoals zadelhoesjes. Dit soort voorwerpen vallen meer op, worden minder snel weggegooid en zijn bovendien bruikbaar voor fietsers. Met een preventietip herinnert een dergelijk zadelhoesje te fietsers bij het stallen van de fiets aan een bepaalde actie. Op deze manier zal de fietsers herinnert worden om bijvoorbeeld zijn fiets met het tweede slot te bevestigen (Uitwerking 8, bijlage).

Om risicobewustzijn te vergroten en preventiegedrag aan te moedigen is het raadzaam bebording of vlaggen te plaatsen op hotspots. Dergelijke borden kunnen voorzien zijn van het aantal fietsdiefstallen in een bepaald tijdsbestek op de betreffende locatie. Het moet mensen inzicht geven in hoe groot het risico op fietsdiefstal daar is.

Ook bordjes of posters met instructies over de juiste manier van stallen en beveiligen van de fiets op hotspots komen op het juiste moment, tijdens het parkeren van de fiets, bij de mensen binnen. Bekijk tevens de mogelijkheden om een reclamefiets in te zetten (Uitwerking 3, bijlage).

Ook is het aan te raden nader onderzoek te doen van de toepassing van nudging op het gebruik van fietsstallingen en het activeren van preventiegedrag (Uitwerking 1, bijlage).

Naast de nieuwe manieren voor structurele aandacht en communicatie over fietsdiefstal is het van belang om op jaarlijkse basis het lichte dagen offensief te blijven organiseren.

Bekijk de mogelijkheden om deze preventieweek uit te breiden in aspecten van fietsdiefstal, zoals heling; in acties, zoals lokkraam en de inzet van mensen, zoals het betrekken van buurtpreventen. Maak tijdens de preventieweek bijvoorbeeld ook gebruik van een buurttent gericht op fietsdiefstal. Organiseer tevens met zo'n tent gratis graveeracties (Uitwerking 7, bijlage).

6.2.3 Preparatie

Aangiftebereidheid verhogen

Verhoog de aangiftebereidheid van fietsdiefstal om op deze wijze meer mogelijkheden voor de opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen te bewerkstelligen. Bovendien zullen cijfers omtrent fietsdiefstal realistischer zijn wanneer er meer van het daadwerkelijk aantal fietsdiefstal aangifte wordt gedaan.

Communiceer over het gemak en de noodzaak van het doen van aangifte, maar vooral ook over het belang van slachtoffers. Het moet voor slachtoffers zinvol zijn om aangifte te doen waarmee slachtoffers in veel gevallen de eigen fiets terug willen. Daarbij is het dus van belang om ook in te zetten op de opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen. Pas dan zien slachtoffers het nut van aangifte en zal de aangiftebereidheid toenemen (Uitwerking 1, bijlage).

Registratie van fietskenmerken

Het ontbreken van belangrijke gegevens, zoals het framenummer, van de fiets bij aangiftes kan ondervangen worden wanneer fietsers deze kenmerken geregistreerd hebben.

Belangrijke gegevens zoals het framenummer kunnen genoteerd worden op de fietsregistratiekaart van de politie. Activeer fietsers om fietskenmerken te noteren en maak gebruik van dergelijke kaarten. Dat is mogelijk door fietsregistratiekaarten van de politie te verspreiden (Uitwerking 1, bijlage).

Het zou nog beter zijn wanneer dit digitaal mogelijk is, zoals in een smartphone applicatie waarin het dan ook mogelijk is om een foto te maken en digitaal te bewaren.

6.3 Organisatie

6.3.1 Proactie

Werkgroep fietsdiefstal

Het is een feit dat fietsdiefstal binnen de gemeente Utrecht zowel stedelijk als wijkgericht aandacht krijgt. Desalniettemin ontbreekt het aan een structurele brede aanpak op dit delict vanaf het beleidsmatig niveau. Verhelp deze tekortkoming van structurele organisatorische focus en aandacht op fietsdiefstal met een integraal perspectief op de facetten van het delict. Dit is mogelijk met een werkgroep fietsdiefstal. Het is begrijpelijk dat de haalbaarheid van een dergelijke werkgroep binnen de organisatie te wensen over laat. In dat geval verdient het relevantie om op een andere wijze fietsdiefstal meer organisatorisch te benaderen. Een maandelijks inzetoverleg kan een optie zijn om met betrokkenen fietsdiefstal specifiek te monitoren en de maatregelen inzetten op basis van de situatie in een bepaald gebied.

Met een meer organisatorische benadering van fietsdiefstal is het mogelijk om een structurelere en een meer integrale aanpak tegen fietsdiefstal vorm te geven. Betrek daarbij meer integrale partners en maak duidelijke afspraken met elkaar over onder andere capaciteit, inzet, uit te voeren maatregelen en dergelijken. Door een dergelijke organisatorische benadering in de aanpak is men in staat om maatregelen effectiever en gericht in te zetten. Ook kan men dan eventuele obstakels in de aanpak signaleren en hierop anticiperen. Grootste voordeel van de organisatorische benadering is een strakkere regievoering en samenwerking met een bredere aanpak op fietsdiefstal waarbij maatregelen gericht inzetbaar zijn (Uitwerking 1 & 2 & 7, bijlage).

Operationeel team fietsdiefstal

Inventariseer de mogelijkheden om een team fietsdiefstal op te richten ten behoeve van de operationele inzet en slagkracht. Andere mogelijkheden om deze operationele inzet en slagkracht op fietsdiefstal te bewerkstelligen is het uitbreiden het WAFV-team en de taken die zij uitvoeren. Zet een dergelijk team op een meer regelmatige basis in op de diverse actiepunten van de aanpak van fietsdiefstal. Denk daarbij aan scanacties, controle fietshandels, opsporen van aangeboden gestolen fietsen. Inzet vanuit de politie is wenselijk.

Clustering fietsdiefstal

Fietsdiefstal kent als losstaand delict geen prioriteit. Daardoor is er weinig capaciteit beschikbaar en blijft de aanpak op dit delict beperkt. In andere gemeenten is dit ook van toepassing en zij willen desondanks fietsdiefstal aanpakken.

Een gedeelte van hun succes ligt in het feit dat zij fietsdiefstal niet als losstaand delict aanpakken, maar geclusterd hebben met bijvoorbeeld op autokraak en zakkenrollerij. Op deze wijze is de impact van deze delicten samen dermate groot dat zij prioriteit en daarmee meer capaciteit krijgen.

Bekijk om die reden de mogelijkheden om een clustering van meerdere delicten te maken die geen prioriteit krijgen, maar wel behoorlijk op de politiecijfers drukken. Op deze wijze is het mogelijk om meerdere delicten toch verbredend aan te kunnen pakken doordat er organisatorisch meer mogelijk is (Uitwerking 2 & 7 & 8, bijlage).

Afspraken tussen partners

Inventariseer de afspraken omtrent inzet van politie en openbaar ministerie zoals deze in de analyse uiteengezet zijn. Het is van belang dat deze partners duidelijkheid hebben over onder meer vervolging van fietsendieven door het OM en de inbeslagname van gestolen fietsen. Stem daarbij behoeften met elkaar af. Bekijk daarbij ook of het relevant is om afspraken met private partijen te maken zoals uitgaans- en winkelgelegenheden in de preventieve aanpak van fietsdiefstal.

Informatie-uitwisseling

Het is belangrijk dat betrokken partners in de aanpak van fietsdiefstal informatie met elkaar uitwisselen. Dit lijkt binnen de gemeente Utrecht en haar partners op voldoende wijze te geschieden. Wel is deze informatie onderhevig aan aangiftes die bij de politie binnenkomen. Zoals reeds gebleken is, zijn deze aangifte slechts een zeer klein deel van het werkelijke aantal gestolen fietsen waardoor er een minder realistisch beeld bestaat. Bovendien zouden aangiftes niet volledig zijn en dat kan tevens de informatie drukken. Houd rekening met deze factoren die informatie omtrent fietsdiefstal kunnen beïnvloeden.

Fietsdiefstal in integraal perspectief

Naar aanleiding van het actieplan fietsdiefstal is dit delict in een meer integraal kader onderzocht en zijn daar diverse maatregelen uit voortgekomen.

Blijf fietsdiefstal in een integraal kader benaderen en tref daarvoor ook maatregelen op diverse actiepunten. Doorbreek de cirkel van processen omtrent fietsdiefstal die dit delict in standhouden. Een aantal maatregelen op slechts één proces of actiepunt, zoals realisatie van fietsstallingen, sorteert minder effect. Immers, het realiseren van fietsstallingen heeft minder effect wanneer mensen er geen gebruik van maken omdat zij geen preventiegedrag vertonen of daar onvoldoende kennis voor hebben.

Cluster verschillende maatregelen op pijlers om de diverse integrale aspecten aan te pakken. Blijf inzetten op innovativiteit en benader maatregelen op creatieve wijze. Hierdoor is het mogelijk om vernieuwend en dynamisch op fietsdiefstal te blijven anticiperen ondanks de vaak beperkte budgetten en capaciteit voor dit delict. Betrek daarbij ook diverse partners, zoals Fietsersbond en Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, maar ook private partners als horeca en NS en projecten als buurtpreventie.

6.3.2 Preparatie

Verdachte quotum

Stel een verdachte quotum vast om de inzet en capaciteit van politie en openbaar ministerie op elkaar af te stemmen en te waarborgen.

Online aangiftesysteem

Ga na of het huidige landelijke online aangiftesysteem toereikend is. Indien dit niet het geval is en informatie zoals opsporingsindicaties, framenummer en wijze van stallen ontbreken dan kan het relevantie verdienen om deze zaken alsnog in de aangifte op te nemen.

Maak met de politie afspraken om na online aangifte van fietsdiefstal contact op te nemen met de aangever. Op deze wijze kunnen aangiftes compleet gemaakt worden (Uitwerking 2, bijlage). Bovendien vormt dat meteen een gelegenheid om aan het slachtoffer preventietips te geven.

6.4 Toezicht

6.4.1 Preventie

Inzet Waaks en buurtpreventie

Met het capaciteitsgebrek vanuit de politie en Toezicht & handhaving in ogenschouw, is het raadzaam om de projecten van Waaks en buurtpreventie ook in te zetten tegen fietsdiefstal. Neem hotspots zoals fietsstallingen mee in de organisatie en routebepaling bij de inzet van dergelijke burgerparticipaties. Datzelfde geldt voor woonwijken waarin dit soort teams toezien op geparkeerde fietsen in hun buurt en de wijze waarop deze gestald staan.

Op deze wijze wordt extra toezicht vanuit de burger bewerkstelligd en worden gelegenheden verkleind. Daarnaast kunnen buurtpreventen mensen actief benaderen voor preventietips.

Communiceer hier ook over in de wijk en op locaties met de reeds aangereikte communicatiemiddelen. Maak daarbij aan de potentiële fietsdief duidelijk dat deze partners actief toezichthouden, zoals met het plaatsen van het buurtpreventielogo op de ‘dwingende ogen’ borden.

Inzet fietscoach

De inzet van een fietscoach kan bijdragen aan het oplossen van het capaciteitsgebrek. Daarbij komt dat fietscoaches meerdere aspecten dienen en dus op meer gebieden effect sorteert. Bekijk de lokale mogelijkheden om een fietscoach in te zetten.

Statisch toezicht hotspots

Wanneer camera's geen optie zijn en capaciteit van politie en gemeente beperkt blijft, is het zaak om toezichtcapaciteit te creëren. Dat kan door het opzetten van een team medewerkers uit de sociale werkvoorziening die na een korte cursus getraind zijn in toezichthouden op hotspots. Dit vergt geen capaciteit van de Boa-organisatie noch de inspanningen om nieuwe medewerkers van de Boa-organisatie hiervoor aan te trekken.

Uiteraard vergt het opzetten van een dergelijk team ook veel aandacht en enig budget. De gemeente die met zo'n team werkt, boekt successen in operationele werkzaamheden en zien cijfers van fietsdiefstal dalen. Bekijk de mogelijkheden gemeente breed om een dergelijk team op te stellen of daar variaties in de bestaande mogelijkheden op te treffen.

Preventieve inzet politie, Boa-organisatie, particuliere beveiliging en studenten

Zet medewerkers van politie en Toezicht & Handhaving in burger op hotspots in. Doel ervan is om de heterdaadkracht bij verdachte situaties te verhogen en fietsdiefden in een vroeg stadium op te pakken dan wel af te schrikken.

De capaciteit is hiervoor vaak beperkt en kan wellicht opgelost worden met de inzet van particuliere beveiliging. Bekijk de lokale mogelijkheden voor de inzet van deze veiligheidsprofessionals. Een toename van sociale controle op hogescholen en universiteiten is te bewerkstelligen door de inzet van studenten.

6.5 Fysieke maatregelen

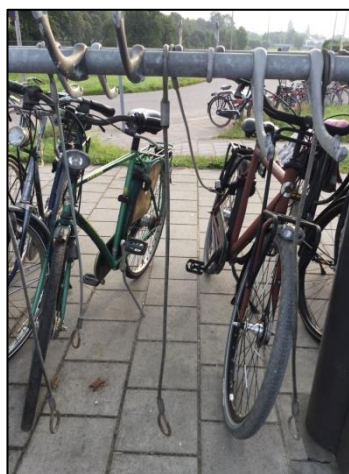
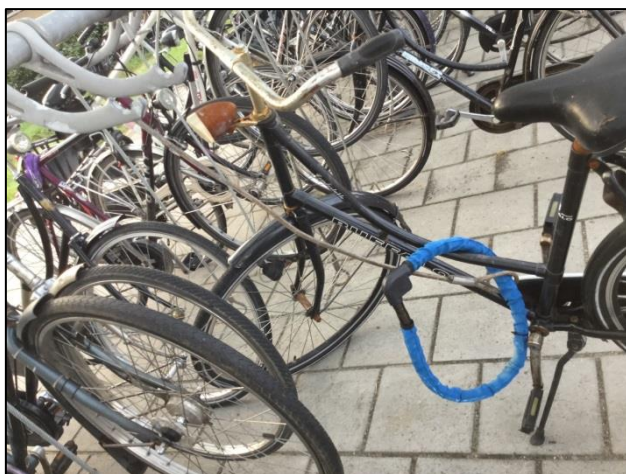
6.5.1 Proactie

Fietsstallingen

Continueer het realiseren van fietsstallingen om structurele risico's op fietsdiefstal te verminderen. Houd bij de realisatie van nieuwe stallingen rekening met de loopafstand en de gemakzucht van diverse groepen fietsers. Ga ook bij huidige stallingen na of de loopafstand kort genoeg is om fietsers gebruik te laten maken van de stallingen.

Realiseer bij nieuwe stallingen makkelijkere of ruimere aanbindmogelijkheden aan de voorkant. Dit heeft als doel om voor fietsers aanbinden makkelijker te maken en daarmee het preventiegedrag te stimuleren. Vaak gaat dit ten koste van de ruimte. Het verbreden van stallingsplekken vergt immers

meer ruimte in de breedte en daarom is een verlengde een optie om geen oppervlaktes ongebruikt te laten.



Fietsstalling Vianen Lekbrug: ijzerdraden met lus geven een verlengde mogelijkheid om gemakkelijk met een slot fietsen aan een verankerd object te bevestigen.

Realiseer in woonwijken meer aanbindmogelijkheden voor fietsen. Dat kan in de vorm van buurtstallingen, maar gezien de vaak beperkte ruimte moet wellicht ingezet worden op andere vormen van fietsparkeerplaatsen. Belangrijk is dat buurtbewoners gebruik kunnen maken van fietsparkeerplaatsen en daarmee minder risico lopen op fietsdiefstal.

Datzelfde geldt ook nog voor enkele locaties in de Binnenstad. Vooral op het Stationsplein en het Smakkelaarsveld bij de mediamarkt zijn er beperkte aanbindmogelijkheden. Daar staan nu fietsparkeervakken die het gemakkelijk maken om fietsen weg te tillen.

Ten behoeve van de opsporing van daders en fietsen is het raadzaam om de mogelijkheden te bekijken een sensorsysteem aan te brengen in stallingen met camera's. Bij diefstal kan nagegaan worden op welk tijdstip de fiets weggenomen is en kan men de camera's uitkijken op het betreffende moment om een verdachte te signaleren.

Verder is het raadzaam om de toegang tot stallingen te beperken. Dusdanig dat enerzijds fietsers nog gemakkelijk en snel hun fiets kunnen stallen. Anderzijds moet het potentiële dieven bemoeilijken om binnen te komen of het onmogelijk maken met een onrechtmatige fiets naar buiten te komen. Dit kan met een bonnensysteem of soortgelijk systeem waarbij een fiets alleen meegenomen kan worden met een bewijsstuk van de rechtmatige eigenaar die de fiets daar gestald heeft. Op deze manier wordt de kans op fietsdiefstal nog kleiner.

Tot slot is het van belang om na te gaan welke fietsstallingen aan openingstijden gebonden zijn en welke invloed dat op het gebruik ervan heeft op de betreffende locatie. Indien nodig verdient het aandacht om openingstijden te verruimen, zoals tijdens uitgaansavonden.

6.5.2 Preventie

Ruimtelijke ordening

Bij de inzet op ruimtelijke ordening, om potentiële fietsendieven zoveel als mogelijk tegen te houden, is het van belang om allereerst na te gaan hoe het gesteld is met aspecten als verlichting, activiteit en

openheid van diverse stallingen. Neem aan de hand van de uitkomsten passende maatregelen op de genoemde aspecten om het risico op fietsdiefstal te reduceren.

6.6 Opsporing

6.6.1 Preventie

Invoering en gebruik Digitaal Opkopersregister

Voer het digitaal opkopersregister in als opsporings- en handhavingsmiddel in de aanpak van de fietshandels. Richt daarbij niet alleen op het controleren van handelaren, maar controleer ook aanbieders van goederen wanneer zij regelmatig in het DOR voorkomen. Het is raadzaam om tevens de verplichting tot het bijhouden van een verkopersregister in de APV op te nemen. Op deze wijze is het mogelijk om ook de kopers/particulieren van gestolen fietsen van handelaren op te sporen en te vervolgen.

Samenwerking en controle witte fietshandel

De witte markt is één van de drie fietshandels waarbij het kan voorkomen dat gestolen fietsen worden aangeboden.

Steek daarom in op voorlichting over heling en de strafbaarheid ervan. Ga een samenwerkingsverband met deze handelaren aan en gebruik het DOR als controlemiddel. Handhaaf niet direct bij een overtreding om het samenwerkingsverband niet aan te tasten en de handelaren ruimte voor verbetering te geven. Er zit echter een limiet aan het samenwerkingsverband en maakt handhaven bij meerdere overtredingen nodig.

Gebruik de administratie van deze handelaars ook in de opsporing van fietsendieven, helers die fietsen laten opkopen en van de grijze en zwarte markt. Wanneer fietsen bij deze handelaren gekocht zijn dan kan de rechtmatige eigenaar achterhaalt worden wanneer een gestolen fiets is teruggevonden, maar waar geen aangifte van gedaan is.

Bovendien is het mogelijk om helers te achterhalen die een gestolen fiets van de handelaar kopen door het invoeren van een verkopersregister in de APV. Het is raadzaam dit verplicht te stellen voor een totale helingaanpak (Uitwerking 7, bijlage).

6.6.2 Preparatie

Bruikbaarheid aangiftes verhogen

Zet in op het verhogen van de aangiftebereidheid door structureel te communiceren over het nut van aangifte. Steek dan ook in op het opsporen en terugbezorgen van gestolen fietsen om dit nut daadwerkelijk betekenis te geven. Maak lokaal afspraken met de politie om in te spelen op het beperkte karakter van het landelijke online aangiftesysteem. Laat bijvoorbeeld na aangifte contact opnemen met slachtoffers om relevante informatie alsnog te bemachtigen (Uitwerking 1 & 2, bijlage).

6.6.3 Repressie

Inzet lokfietsen

Het is van belang dat de politie lokfietsen blijft inzetten en daarmee bepaalde dadergroepen aanhoudt. Verricht nader onderzoek naar het nut en de behoefte om lokfietsen in het verlengende in te zetten. Bekijk mogelijkheden om lokfietsen tegen diverse dadergroepen in te zetten dan wel tegen handelaren en helers.

Daderaanpak middelbare scholieren

Verricht nader onderzoek naar de omvang van middelbare scholieren als actieve fietsendieven binnen de gemeente Utrecht. Indien deze dadergroep ook verantwoordelijk is aan fietsdiefstal in Utrecht dan verdient dat een specifieke aanpak. Het betreft een kwetsbare groep waarbij fietsdiefstal vaak een instapdelict is. Om die reden verdient het aandacht dat deze daders gestopt worden om verdere criminele activiteiten te voorkomen.

Voer controles uit op middelbare scholen en scan daarbij de fietsen in de stallingen. Neem gestolen fietsen in beslag en tracht daarbij onrechtmatige eigenaren/ fietsdieven te achterhalen.

Laat tot slot een bericht onder scholieren verspreiden waar zij bij verlies van de fiets terecht kunnen bij de politie of gemeente. Het is namelijk goed mogelijk dat scholieren slachtoffers van heling zijn en niet per se de dader van de gestolen fietsen.

Daderaanpak stelselmatige fietsendieven

Het is van belang om inzichtelijk te krijgen welke personen tot de dadergroep van stelselmatige fietsendieven behoren. Dit kan door een smoelenboek op te stellen en vervolgens binnen politie en Toezicht & Handhaving uit te zetten. Diverse gemeenten en politie eenheden hebben aangegeven dat een smoelenboek effectief in de aanpak is. Zo kan door het herkennen deze fietsendieven op hotspots gericht toezicht gehouden worden en alerter gereageerd worden wanneer politie en Toezicht & Handhaving een dergelijke dader signaleert (Uitwerking 3 & 7, bijlage).

Daarnaast is het raadzaam om in te zetten op waarschuwingsstrategieën. Met een smoelenboek kan politie en stadstoezicht fietsendieven actief en preventief benaderen door hen te waarschuwen. Daarmee laat politie en Toezicht & Handhaving zien de vermeende daders extra in te gaten te houden waarna deze daders zich vaak gedeisd houden.

Met betrekking tot stelselmatige daders bestaan voor veel delicten persoonsgerichte aanpakken. Fietsdiefstal blijft daarin nog achter en daarom is het de moeite waard om hier meer in te verkennen. Denk daarbij aan trajecten vanuit veiligheidshuizen of de ten uitvoerlegging van ISD-maatregelen voor fietsendieven (Uitwerking 7, bijlage).

Verken tot slot de mogelijkheden en de haalbaarheid om gebiedsverboden aan de meest stelselmatige fietsendieven naar het voorbeeld van de collectieve parkeergarageontzeggingen. Ook hier kan een smoelenboek weer gewenst zijn (Uitwerking 7, bijlage).

Heleraanpak algemeen

Maak onderscheid in het type heler en inventariseer de diverse motieven voor heling. Stel aan de hand van dit onderscheid maatregelen in werking om helers tegen te gaan. Enerzijds door bewustwording te bewerkstelligen in het preventieve kader. Dit heeft als doel om het bewustzijn van mensen te

vergroten; kritischer te laten kijken bij wie, wat voor en tegen welke prijs zij een tweedehands fiets kopen; de strafbaarheid van heling te laten realiseren.

Anderzijds door repressieve handhaving op helers. Het risico om gestraft te worden voor heling moet worden vergroot. Dat kan door de aanpak van handelaren. Het kan ook door de controle en opsporing van gestolen fietsen. Bij het aantreffen van gestolen fietsen zijn deze voor inbeslagname vatbaar. De heler ervaart overlast doordat hij/zij geen fiets meer bezit en verliest de financiële kosten voor de aanschaf van de gestolen fiets.

Het moet minder lucratief en aantrekkelijk worden om tweedehands fietsen aan te schaffen die zeer waarschijnlijk van diefstal afkomstig zijn (Uitwerking 7, bijlage).

Heleraanpak ouders middelbare scholieren

Verricht nader onderzoek naar de omvang van helende ouders van middelbare scholieren en inventariseer wat hun aandeel in de heling van gestolen fietsen is. Indien ouders van middelbare scholieren een relevant aandeel hebben, is het van belang om preventieve maatregelen op deze groep te treffen.

Aangezien deze helergroep in de meeste gevallen onvoldoende kritisch en onbewust is ten aanzien heling is het zaak om het bewustzijn te vergroten. Een geschikte maatregel met weinig inspanning is het verzenden van een brief aan ouders van wie het kind naar de eerste klas van de middelbare school gaat.

Dat zijn de meeste ouders die op dat moment een tweedehands fiets aanschaffen. Geef in de brief informatie over heling, de strafbaarheid ervan en hoe men een gestolen fiets kan herkennen. Speel daarbij eventueel in op de eigen verantwoordelijkheid en belang van ouders. Zij willen immers niet dat hun kind aangehouden kan worden voor het bezit van een gestolen fiets (Uitwerking 7, bijlage). De preventieve aanpak kan gepaard gaan met de repressieve aanpak door middel van controles op middelbare scholen.

Aanpak grijze en zwarte fietshandels

Aangezien de grijze en zwarte markt in veel gevallen een groot deel van gestolen fietsen voor hun rekening nemen, verdient het relevantie om deze markten op te sporen.

Doe dat aan de hand van aangiftes waarmee zeer gericht op marktplaats en soortgelijke verkoopkanalen gezocht kan worden. Onderzoek ook wat opvallende advertentiekenmerken zijn dat vermoedens moet geven of een dergelijke fiets gestolen is. Pak na opsporing de betreffende markten krachtig aan. Het is dan ook mogelijk om strafrechtelijk, bestuursrechtelijk en fiscaal te sanctioneren.

Gestolen fietsen opsporen en terugbezorgen

Voer op regelmatige basis georganiseerde scanacties uit om gestolen fietsen op te sporen. Dat is van belang om gestolen fietsen uit de roulatie te halen en op basis van aangifte bij de rechtmatige eigenaar terug te bezorgen. Mensen zullen inzien dat het doen van aangifte effect kan hebben waardoor de aangiftebereidheid wellicht stijgt. Voer deze controles op hotspots uit op tijdelijke locaties zoals festivals.

Bovendien raken scanacties en inbeslagname van gestolen fietsen de onrechtmatige eigenaren. Zij zijn de fiets kwijt inclusief de financiële investering. Daarbij komt dat zij nu een nieuwe fiets moeten kopen.

Het is mogelijk om de opsporing van gestolen fietsen, naast scanacties, uit te breiden. Maak daarvoor, indien gewenst, lokaal afspraken over kenmerken die duiden op diefstal. Denk daarbij aan braaksporen, verwijderen van framenummer en het ontbreken van originele onderdelen. Op basis van deze afspraken zijn gestolen fietsen dan ook vatbaar voor inbeslagname.

Maak tot slot als variatie op scanacties gebruik van de bordenaanpak waarbij na het aantreffen van gestolen fietsen deze door de politie met slot bevestigd worden aan een verankerd object. Met het bord 'dit is een gestolen fiets, meld u bij het politiebureau' benadrukt de politie dat er gevolgen en risico's zitten aan het bezit van een gestolen fiets. Onderzoek de mogelijkheden hiertoe en het effect van de maatregel.

Literatuurlijst

Almoujy, M. (z.j.). *Fietsdiefstallen in Hart van Brabant*. Systeemdenken in Hart van Brabant fietsendiefstal.

Bangma, D.J., Dassen, W. (2014). *Fietsdiefstallen Vrijthof Maastricht: integraal plan van aanpak*. Aspiranten Politie Limburg, Basisteam Maastricht, Studenten Politieacademie: Eindhoven

Boa ACP. (2015). *Taskforce Tilburg Veilig: samenwerking boa's en politie*. Binnengehaald op 25 april 2016, van

<http://www.ikbenboa.nl/actueel/actualiteit/nieuws/nieuwsbericht/archive/2015/02/article/taskforce-tilburg-veilig-samenwerking-boas-en-politie-13431.html>

Bruinenberg F.L. (2012) *25 opportunity reducing techniques*, uit: POP-gids Woninginbraak: Een praktische gids voor de aanpak en preventie van woninginbraken.

CCV. (2013). *Secondant december 2013, 6*. Binnengehaald op 10 maart 2016, van http://www.hetccv.nl/binaries/content/assets/ccv/secondant/2013/secondant_6_2013.pdf

Center for Problem-Oriented Policing (POP). (z.j.). *A Theory of Crime Problems – Routine Activity*. Binnengehaald op 14 maart 2016, van

<http://www.popcenter.org/learning/pam/help/theory.cfm>

Centrum Fietsdiefstal. (2015). *Gezamenlijke actie gemeente Eindhoven en Centrum Fietsdiefstal*. Binnengehaald op 12 april 2016, van

<http://www.centrumfietsdiefstal.nl/nieuws/artikel/gezamenlijke-actie-gemeente-eindhoven-en-centrum-fietsdiefstal/>

Centrum fietsdiefstal. (2013, juli). *Eindhoven zet fietscoach in*. Binnengehaald op 2 mei 2016, van <http://www.centrumfietsdiefstal.nl/nieuws/artikel/eindhoven-zet-fietscoach-in/>

De Fietzersbond. (2009). *Zes labels over fietsdiefstal*. Binnengehaald op 23 maart 2016, van <http://www.fietzersbond.nl/de-feiten/fietsdiefstal/feiten-en-cijfers/zes-fabels-over-fietsdiefstal#.V7wrGZ3CSJA>

Delfini. (z.j.). *Aanpak fietsdiefstal*. Binnengehaald 22 maart 2015, van

<http://www.delfini.nl/wp-content/uploads/2013/08/flyer-Aanpak-Fietsdiefstal.pdf>

Duic.nl. (4 september 2015). *Utrecht wilt Fietsstad 2016 worden*. Binnengehaald op 26 februari 2016, van

<http://www.duic.nl/nieuws/utrecht-wil-fietsstad-2016-worden-als-opmaat-naar-wereldfietsstad/>

Fietsberaad.nl. (2008). *Plan van aanpak fietsdiefstal*. Binnengehaald op 22 maart 2016, van

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Plan%20van%20Aanpak%20Fietsdiefstal.pdf>

Fietsberaad.nl. (2011). *Opvallende daling fietsdiefstal in Tilburg*. Binnengehaald op 2 mei 2016, van

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?section=repository&repository=Opvallende+daling+fietsdiefstal+in+Tilburg>

Gemeente Amsterdam. (2012). *Meerjarenplan fiets 2012–2016*. Dienst Infrastructuur en Vervoer: Amsterdam.

Gemeente Delft. (2010). *Beleidskader veiligheid en handhaving 2010–2014*. Hoofdafdeling Veiligheid: Delft.

Gemeente Delft. (2005). *Delft op de fiets!*. Fietsactieplan 2 2005–2010. Wijk- en stadszaken: Delft.

Gemeente Dordrecht. (2014). *Je laat je fiets toch niet pikken?. Integrale aanpak fietsdiefstal Dordrecht: pilot stationsgebied*. Afdeling openbare orde en veiligheid: Dordrecht.

Gemeente Eindhoven (2016). *Programma veiligheid 2016–2017*. Binnengehaald op 17 april 2016, van http://eindhoven.notudoc.nl/cgi-bin/showdoc.cgi/action=view/id=1481037/Bijlage__Programma_Veiligheid_2016-2017_Raadsinformatiebrief_Programma_Veiligheid_2016-2017.pdf

Gemeente Utrecht. (z.j.). *Actieplan fietsdiefstal*. Binnengehaald op 26 februari 2016, van <http://digiplaza.utrecht.nl/share/proxy/alfresco/api/node/content/workspace/SpacesStore/b1311dbb-6790-495d-bfc8-8cb038eef123/Actieplan%20fietsdiefstal%20stedelijk%202015.pdf>

Jaarsma, C.F., Thomas, T., Tutert, S.I.A. (2007). *Temporele variaties in fietsverkeer en weersomstandigheden: monitoren en het ontrafelen van trend en toeval in fietsintensiteiten*. Binnengehaald op 1 maart 2016, van https://www.researchgate.net/profile/Rinus_Jaarsma/publication/40106064_Temporele_variaties_in_fietsverkeer_en_weersomstandigheden_monitoren_en_het_ontrafelen_van_trend_en_toeval_in_fietsintensiteiten/links/55193f880cf21b5da3b7f8f3.pdf

Johnson SD., Sidebottom A. and Thorpe A. (2008): “*Bicycle Theft*”, *Problem-Oriented Guides for Police Problem-Specific Guides Series*. Guide No. 52 Center for Problem Oriented Policing, U.S. Department of Justice 2008

Lifehacker UK. (z.j.). *The Psychology of bike thieves*. Binnengehaald op 6 maart 2016, van <http://www.lifehacker.co.uk/2015/08/06/the-psychology-of-bike-thieves-who-are-they-and-why-do-they-want-to-nick-your-bike>

Nettle D. Nott K. and Bateson M. (2012). “*Cycle Thieves, We Are Watching You*”, *Impact of a Simple Signage Intervention against Bicycle Theft*. Binnengehaald op 15 maart 2016, van <http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0051738#s3>

Nu.nl. (2016). *Dagelijks in Nederland 311 fietsen gestolen*. Binnengehaald op 2 maart 2016, van <http://www.nu.nl/binnenland/4061898/dagelijks-in-nederland-311-fietsen-gestolen.html>

Onkenhout H., Vlek O., Peters W. (2013). “*Fietsdiefstal*”, *Een kwantitatief onderzoek onder ANWB-leden naar het onderwerp fietsdiefstal*. Amsterdam.

Politie.nl. (2015). *Halfjaarlijkse misdaadcijfers*. Binnengehaald op 25 maart 2016, van <https://www.politie.nl/themas/2015-1-halfjaarlijkse-misdaadcijfers.html>

Politie.nl. (2015, april). *Resultaten fietspreventieweek Delft*. Binnengehaald op 10 mei 2016, van <https://www.politie.nl/nieuws/2015/april/29/06-resultaten-fietspreventieweek.html>

Projectgroep 'Aanpak VVC'. (2008). *Handboek veelvoorkomende criminaliteit: thema fietsdiefstal*.

Reinder. (z.j.). *Samenvatting onderzoek trend fietsdiefstal 1994*. Binnengehaald op 3 maart 2016, van <http://reinder.rustema.nl/bike/samenvat.html>

Ruigrok NetPanel. (2013). *Fietsdiefstal: een kwantitatief onderzoek onder ANWB-leden naar het onderwerp fietsdiefstal*. Binnengehaald op 7 maart 2016, van <https://www.anwb.nl/bestanden/content/assets/anwb/pdf/fietsen/anwb-panelonderzoek-fietsdiefstal-januari-2013---extern.pdf>

Sidebottom, A. (z.j.). *JDiBrief – Crime: Bicycle theft*. Binnengehaald op 6 maart 2016, van http://www.ucl.ac.uk/jdibrief/documents/bike-theft/BICYCLE_THEFT__1-5_All_.pdf

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit. (2016). *Fietsdiefstalcijfers*. Binnengehaald op 25 augustus 2016, van <http://stavc.nl/media/39000/160105-grafieken-fietsdiefstal-2015.pdf>

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit. (z.j.). *Interactieve kaart aangiftes fietsdiefstal per 10.000 inwoners*. Binnengehaald op 25 augustus 2016, van <https://localfocus2.appspot.com/57a89b6431b67>

Stol, W., Tielenburg, C., Rodenhuis, W., Pleysier, S., Timmer, J. (2011). *Basisboek integrale veiligheidkunde*. Tweede druk. Boom Lemma Uitgevers: Den Haag

Taskforce Tilburg Veilig. (z.j.). *Procesbeschrijving fietsdiefstal*.

Van Der Boon, K., Stenneberg, S. (z.j.). *Fietsdiefstal Zwolle centrum*. Aspiranten Politie Zwolle, Studenten Politieacademie.

Bijlage 1: Uitwerkingen interviews en literatuur respondenten

Gemeente Dordrecht (Uitwerking 1)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met een respondent van de gemeente Dordrecht. Daarnaast is deze uitwerking tevens gebaseerd op het volgende document: Aanpak fietsdiefstal Dordrecht, pilot stationsgebied (Gemeente Dordrecht, 2014).

Inleidend

De gemeente Dordrecht is onder de aandacht geweest bij onder andere het CCV. Door een pilot van een integrale aanpak fietsdiefstal is het aantal aangiftes met 38% gedaald. Dat maakt het een interessante gemeente om de maatregelen te onderzoeken. Daarnaast kent Dordrecht tevens problemen als gevolg van fietsdiefstal die Utrecht ook ervaart. Te denken valt aan verminderd fietsgebruik, fietsers op verouderde en onveilige fietsen en afname van veiligheidsbeleving. Het leidt tot meer verkeersonveilige situaties, belemmeringen in de ambities tot meer fietsgebruik en het gevoel van onveiligheid onder burgers.

Dordrecht bemerkt dat de meeste fietsen rondom huis worden gestolen. Daarna vinden veel fietsdiefstallen plaats bij het NS-station, bushaltes, op straat, werk, school en uitgaansgelegenheden. Dat zijn tevens plaatsen waar ook in de wijken Binnenstad, Oost en Noord-oost veel fietsdiefstal plaatsvindt.

De oorzakelijke verklaringen voor fietsdiefstal van de gemeente Dordrecht lijken veel overeen te komen met wat er in Utrecht speelt. Zo zouden fietsers slecht zicht hebben op het risico van fietsdiefstal, onbekend zijn met goede sloten en wat de beste manier van vastzetten is. Daarnaast hebben weinig mensen hun fiets geregistreerd met het gevolg dat een aangifte te weinig aanknopingspunten voor opsporingsactiviteiten heeft. Ook zouden mensen niet weten dat het kopen of in bezit zijn van een gestolen fiets strafbaar is. Men is daar gemakzuchtig in. Tot slot zou onvoldoende veilige stallingen voor fietsen een groot risico vormen. Fietsers zijn dan gedwongen tot het stallen van hun fiets in een publieke ruimte dat geen mogelijkheden biedt tot veilig vastmaken van de fiets.

Visie op fietsdiefstal

Dordrecht beschouwt de aanpak van criminaliteit, waaronder fietsdiefstal, als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van diverse publieke en private betrokkenen. Door integrale samenwerking tracht de gemeente een helder, samenhangend, gecoördineerd en gerichte aanpak uit te voeren op de hotspots. De aanpak is integraal van aard en verwijst naar de verschillende stadia van de veiligheidsketen, de diverse gebieden waar maatregelen op getroffen worden, de groepsgerichte aanpakken en de diversiteit van betrokkenen. Alle acties en maatregelen komen structureel naar voren in plaats van onregelmatig of incidenteel. Ook is er voor fietsdiefstal weinig budget, maar leidt dat juist tot creativiteit waarbij de kosten van meerdere budgetten (zoals verkeer, ruimtelijke ordening en partners) gefinancierd worden.

Maatregelen dienen goed op elkaar afgestemd te worden zodat de onderdelen ervan een versterkend effect hebben. Ter bestrijding van fietsdiefstal richt Dordrecht zich op drie pijlers, te weten:

identificatie en registratie van fietsen; handhaving, opsporing en terugbezorging, fysieke preventie dat ook wel bewustwording is.

Partners

De gemeente Dordrecht ziet veiligheid als zaak van alle betrokkenen. Om die reden is het krachtenveld zeer uitgebreid in kaart gebracht. Een belangrijke betrokkene is de politie eenheid van Dordrecht. Deze is zeer actief met fietsdiefstal bezig. Dat valt te danken aan onder andere dat bepaalde agenten fietsdiefstal specifiek in hun functie hebben. Daarnaast zijn werkstudenten actief bezig (geweest) met fietsdiefstal waarvan een enkeling vanuit zijn huidige functie als agent ook nog direct betrokken is. Ook ziet de Politie het belang van aandacht voor fietsdiefstal waardoor een actievere houding aangenomen wordt. Tevens is de Politie vast gesprekspartner bij overleggen rondom fietsdiefstal en is er, indien nodig, contact met de korpsleiding om eventueel extra aandacht en inzet van agenten te verkrijgen.

Toezicht en handhaving neemt momenteel (april) minder deel aan deze integrale aanpak. In verband met een reorganisatie is er minder capaciteit beschikbaar. Na afloop van de reorganisatie en indien er capaciteit voor is, kan toezicht en handhaving weer controleren op gestolen fietsen door scanacties.

Nauw betrokken organisaties zijn de Fietzersbond en het Centrum Fietsdiefstal. Door middel van vrijwilligers van de Fietzersbond kunnen er structureel voorlichtingsacties plaatsvinden. Ook hebben zij zich ingezet voor de praktische toepassing van nudging met het op straat tekenen van routes naar de bewaakte fietsstallingen. Hiermee tracht de gemeente de kennis en het gebruik van deze stallingen te bevorderen. Het Centrum Fietsdiefstal zet zich vooral in door het uitwisselen van kennis, maar daarnaast stellen beide organisaties ook middelen ter beschikking in de vorm van onder meer promotiemateriaal.

NS en ProRail zijn tevens betrokkenen bij de aanpak van fietsdiefstal. In verband met de hotspot van het NS Station in Dordrecht worden zij betrokken bij overleggen en uitvoering van beleid. Een voorbeeld hiervan is dat zij de financiële lasten dragen voor de nieuwe fietsstallingen rondom het station.

Fietzers vormen, als potentieel slachtoffer, een zeer grote groep betrokkenen bij fietsdiefstal. Alle partners, vanuit de gemeentelijk regie, sturen dan ook aan op de eigen verantwoording van fietsers. Middels communicatie van preventiemogelijkheden en het faciliteren van veilige fietsstallingen komen de partners de fietsers tegemoet.

Samenwerking partners

Alle partners hebben structureel overleg met elkaar in de vorm van een werkgroep dat eenmaal per kwartaal samenkomt. Bij acute veranderingen of stijgingen komt deze werkgroep vaker bij elkaar. In deze overleggen zitten ook medewerkers (vrijwilligers) van de Fietzersbond en het centrum fietsdiefstal waarvan die medewerkers zeer goed de politieorganisatie kennen en hierin aansturing geven om aandacht te krijgen voor fietsdiefstal. Tijdens overleggen kijken de partners naar de problemen of obstakels die zij ervaren. Hierdoor zien alle partners het nut in van deze overleggen.

De aanpak van fietsdiefstal was aanvankelijk een project om het aantal aangiftes terug te dringen, maar is inmiddels uitgegroeid tot een structurele en integrale aanpak. Zo is fietsdiefstal inmiddels opgenomen in het IVP waarmee de inzet van de politie ook gewaarborgd is. Met deze structurele aanpak tracht de gemeente ook het aantal terugbezorgde gestolen fietsen aan de rechtmatige eigenaar te verhogen. Daartoe dienen het aantal aangiftes te stijgen om zodoende alle teruggevonden gestolen fietsen daadwerkelijk naar de rechtmatige eigenaren te kunnen bezorgen ten behoeve van

een verhoging van de terugbezorging. Met het afzetten van het aantal aangiften tegen terugbezorgingen kan er een relativering gemaakt worden. Wanneer het aantal aangiftes en terugbezorgingen stijgen dan kan dat duiden op succes.

Ondanks deze ontwikkelingen is het budget voor fietsdiefstal beperkt. De respondent heeft laten weten dit geen probleem te vinden aangezien het tot creativiteit leidt. Door het betrekken van alle betrokkenen kan er alsnog voldoende geld gevonden worden voor de maatregelen. Zo is fietsdiefstal ook in het portefeuille van de ambitie om fietsstad 2024 te worden waarmee financiële steun vandaaruit mogelijk is (mede vanuit het Rijk). Een ander voorbeeld is dat de Fietzersbond weer voor bepaald promotiemateriaal zorgt waarmee kosten uitblijven.

Ook de gemeente Dordrecht richt zich op bepaalde terreinen waarop maatregelen van kracht zijn. Deze drie pijlers geven op tactisch niveau aan in welke richting het plan maatregelen geeft. De maatregelen die daaruit voortkomen zijn operationeel uitvoerbaar door de diverse partners. Deze staan hierna vermeld met een uitwerking van de maatregelen.

De aanpak

Identificatie en registratie

De eerste pijler, identificatie en registratie, gaat om het registeren van nieuwe en gestolen fietsen ten behoeve van de opsporing en heeft voornamelijk het verkrijgen van informatie als doel. Enerzijds door het bevorderen van de registratie van fietsen zoals framenummers, merk en kleur. Op deze wijze kan er gerichter en vollediger aangifte gedaan worden. De politie heeft dan meer aanknopingspunten en biedt meer mogelijkheden voor het terugbezorgen van gestolen fietsen.

Voor wat betreft de identificatie en registratie wil de gemeente een verbeterde aanpak teweegbrengen door het verzamelen, delen en analyseren van informatie. Op deze wijze ontstaat meer inzicht in de lokale problematiek waar de gemeente effectieve maatregelen op kan treffen. De politie registreert als partner de informatie omtrent fietsdiefstal op een speciaal daarvoor gecreëerde code. Het doel daarvan is toename van informatie ten behoeve van de eerder genoemde analyse. Andere informatie bestaat uit de aard en omvang van fietsdiefstal in Dordrecht. Het gaat dan met name over de hotspots en dat is weer ten behoeve van monitoring. Daarnaast bestaat dit ook uit het verspreiden van informatie zoals locatie en gebruik van bewaakte fietsstallingen en houden de partners stijgingen van fietsdiefstal in de gaten.

Handhaving, opsporing en terugbezorging

Het voornaamste doel is om daders te pakken en gestolen fietsen op te sporen. Door de aanpak van heling, afspraken tussen politie en het Openbaar Ministerie, inzet van lokfietsen en het bevorderen van terugbezorging moet fietsdiefstal voor daders minder lucratief zijn en risicovoller worden. Door middel van de inzet van opsporingsambtenaren tracht Dordrecht tevens een preventieve werking te bewerkstelligen door toezicht. Een repressieve werking zou dan vorm krijgen door controle op heling en gestolen fietsen.

In het plan is veel aandacht voor de opsporing. Zo zet de politie periodiek lokfietsen in. Daarnaast vindt er door politie en de Boa-organisatie controle plaats op gestolen fietsen. Door middel van scanacties controleren zij fietsen en ondernemen actie bij het aantreffen van gestolen fietsen. Diezelfde partners willen ook het herkennen van gestolen fietsen onder burgers bevorderen. Op deze wijze willen zij het kopen en bezitten van gestolen fietsen tegengaan. Dat doen zij door scanacties. Ook zijn er ten behoeve van de opsporing afspraken gemaakt met de politie en het Openbaar Ministerie. Dit heeft als doel een verbeterde vervolgingsmogelijkheden te bewerkstelligen.

De aanpak van heling vindt plaats doordat bedrijven opgekochte goederen digitaal moet registreren in het Digitaal Opkopersregister (DOR). Dat is opgenomen in de APV en geschiedde voorheen op papier waar geen controle op was, maar dit moet nu digitaal gebeuren. Het DOR is inmiddels landelijk uitgezet en krijgt steeds meer vorm, maar nog niet iedere gemeente is daarin even ver.

Het voordeel van het DOR is dat kopers gekoppeld zijn aan dat systeem en daarmee eventuele op te kopen goederen kunnen controleren op diefstal. Op zijn beurt is het DOR weer gekoppeld aan de politie die daarmee opsporingsactiviteiten van gestolen goederen kan uitvoeren. Op deze manier is het voor daders lastiger om gestolen waar te verkopen en er aan te verdienen. Dit werkt vooral met een verbod op basis van de APV voor het op straat aanbieden van goederen. De aanpak tegen heling is overigens niet alleen effectief op fietsdiefstal, maar ook van High Impact Crimes zoals gestolen goederen door woninginbraak en autokraak.

Ten behoeve van de vervolging van fietsendieven hebben politie en het Openbaar Ministerie afspraken met elkaar gemaakt. Er was namelijk een periode van veel frustratie onder de politie die fietsendieven arresteerde, maar vervolgingen door het OM geseponeerd werden. De frustratie ontstond omdat de politie zeer goed zicht had op de daders van fietsdiefstal. Het bleek ten dele te liggen aan het feit dat het OM onvoldoende zaak had om een succesvolle vervolging teweeg te brengen. Nu is er vastgesteld en afgesproken welke informatie en constatering het OM van de politie nog heeft om een succesvolle vervolging te bewerkstelligen.

In de aanpak van daders en heling zet de politie veel lokfietsen op structurele basis in. De Dordtse eenheid kan via de regionale eenheid Rotterdam veelvuldig lokfietsen inzetten doordat de resultaten en het belang ervan duidelijk aanwezig zijn. Voorheen greep de politie direct in bij een gestolen lokfiets. Tegenwoordig wacht zij meer af om te onderzoeken waar zo'n lokfiets uiteindelijk terecht komt.

Verbetering van herkenning omtrent gestolen fietsen en bevorderen van terugbezorging geschied voornamelijk door dit structureel onder de aandacht van partners te brengen. Dit krijgt veelal vorm in de overleggen van de werkgroep.

Tot slot wordt er gehandhaafd door het verwijderen van fietswrakken en fout of gevaarlijke geparkeerde fietsen waarmee er controle op de naleving van de regels plaatsvindt. Door het verwijderen van fietsen waardoor regels overtreden worden, ontstaat meer ruimte in stallingen. Op deze wijze zouden plaatsen voor veilig stallen vrijkomen.

Fysieke preventie (bewustwording)

De derde pijler richt zich vooral op de oorzakelijke verklaringen van fietsdiefstal die de gemeente uitdraagt en bestaat uit zowel de daadwerkelijke fysieke en tastbare maatregelen alsook om een bepaalde mate van bewustzijn teweegbrengen onder fietsers. Communicatie is hierin een belangrijk onderdeel voor onder andere kennisoverdracht, houding en gedrag van fietsers, wijze van stallen en het doen van aangifte.

Zo dienen er voldoende (bewaakte) fietsstallingen te zijn om het parkeren van de fiets veilig te laten geschieden. Daarnaast verdient de ruimtelijke ordening ook aandacht. Als voorbeeld gaf de respondent het voorbeeld van het parkje achter het NS Station. Daar worden veel fietsen gestolen doordat het een verwaarloosd stuk grond is. De gemeente is vanuit de portefeuille van ruimtelijke ordening bezig om het gebied overzichtelijker en actiever te maken waar mensen een veiliger gevoel ervaren door onder meer verlichting en worden er fietsstallingen geplaatst ten behoeve van goede stallingsmogelijkheden.

Op het gebied van bewustwording verspreiden partners veelal waarschuwingen door bebording en tekstkaren. Daarnaast geven zij regelmatig preventietips tijdens structurele acties. Dit bestaat veelal uit borden met de 'dwingende ogen' en waarschuwingen voor fietsdieven op tekstkarren op hotspots. Daarnaast is er gebruik gemaakt van persberichten om informatie omtrent fietsdiefstal door de media te laten verspreiden. Ook wethouders spelen een belangrijke rol: vanuit hun functie communiceren en verspreiden zij informatie onder burgers en media. Dit soort berichten benadrukt de noodzaak van actieve deelname vanuit de politie. Ook spreekt de gemeente haar waardering uit voor de vrijwilligers van de Fietzersbond.

Communicatie

Onder fysieke preventie is er al het nodige behandeld omtrent communicatie. Verder zet Dordrecht in op het lokaal verspreiden van landelijke campagnes van het Centrum Fietsdiefstal. Deze landelijke publiekscampagnes zijn 'je laat je fiets toch niet pikken?' en de huidige 'gebruik twee sloten'. Zij brengt deze campagnes onder de aandacht van haar partners. Daarnaast zet de gemeente in op sociale media, websites van Dordrecht, flyers, straatborden, persberichten, gemeente nieuws en actiedagen.

Gemeente Maastricht (Uitwerking 2)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met een respondent van de gemeente Maastricht. Daarnaast is deze uitwerking tevens gebaseerd op het volgende document: Fietsdiefstallen Vrijthof Maastricht, integraal plan van aanpak (Bangma & Dassen, 2014).

Inleiding

Maastricht bekleedt een hoge plaats als het gaat om relatieve aantallen van fietsdiefstal. Met 15,9 gestolen fietsen per 1.000 inwoners staat Maastricht vierde op landelijk niveau. In het jaar 2014 werden er in totaal 1938 fietsen gestolen. Het aantal fietsdiefstallen hangt vaak samen met de hoeveelheid verplaatsingen en fietsbezit. In Maastricht is het aantal verplaatsingen dan ook hoog. Zo worden dertig procent van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer met de fiets gemaakt en benadrukt de populariteit van de fiets net zoals in Utrecht. Een ander overeenkomst is de hotspot van de meeste fietsdiefstallen op het centraal station.

Daarnaast is het Vrijthof de tweede hotspot en kent een centrumfunctie door evenementen, horecagelegenheden en staat bekend om het toerisme. Ook brengt de politie van Maastricht onderscheid aan in het type dader: professionals, verslaafden, gelegenhedsdieven of incidentele dieven. Uit onderzoek in politiestystemen blijkt dat binnen Maastricht de meerderheid van de aangehouden verdachten de professional betrof. Dat draagt bij aan het vermoeden voor een mogelijke verklaring voor de grote aantallen fietsdiefstal die zich wellicht landelijk voordoet. Het gevolg van fietsdiefstal is dat mensen vaker voor een tweedehands fiets kiezen. Dit soort fietsen voldoen vaak niet aan verkeersveilige regels, zijn kwalitatief minder onderhouden en komen vaak van dubieuze afkomst.

Organisatie

Wat in het plan naar vorenkomt is dat de aanpak van HIC-feiten en voertuigcriminaliteit prioriteit heeft bij de gemeente. Daarmee is ook prioriteit aan fietsdiefstal gegeven. De gemeente ziet de noodzaak om deze vorm van vermogenscriminaliteit naar een aanvaardbaar niveau te brengen. Dit wilt zij bewerkstelligen door een combinatie van preventieve en repressieve acties. Aan de hand van een

integrale aanpak selecteert de gemeente samen met interne en externe partners de noodzakelijke preventieve en repressieve maatregelen die in een plan van aanpak worden vastgesteld. Voor het opstellen van het plan van aanpak en de implementatie ervan is er een werkgroep ingesteld met de volgende interne en externe partners samen te werken: politie (aspiranten, bachelor of policing en de wijkagent centrum), stichting voertuigcriminaliteit en Q-park. Van de gemeente Maastricht zijn dat: adviseur veiligheid, handhaving, Maastricht bereikbaar en milieu & mobiliteit.

Aanpak

Repressieve maatregelen bestaan ten eerste uit de inzet van lokfietsen met GPS-systemen. Het grote voordeel hiervan is dat er alleen capaciteit van de politie nodig is om de lokfiets te plaatsen, wanneer deze gestolen wordt en de afhandeling ervan. Zodra de fiets verplaatst wordt, komt er een melding binnen waarna agenten de fietsen kunnen volgen, traceren en de persoon pakken. Ook kan de politie vooraf beslissen tot waar de fiets gevolgd wordt. Op die manier kunnen agenten tot actie overgaan wanneer de fiets bij de vermoedelijke heler is en zo ook helers aanpakken.

Een andere aanpak is het opstellen van een smoelenboek. Dit is voor meerdere delicten opgesteld en kent zijn successen. Het heeft als doel inzicht te leveren in diverse stelselmatige fietsendieven die door politie op straat extra in de gaten gehouden kunnen worden (Bangma & Dassen, 2014).

Preventieve maatregelen bestaan ten eerste uit de aanpassing van de infrastructuur bij het centraal station in Maastricht zo is het van belang dat er meer fietsstallingen komen. Er zijn nu te weinig stallingsmogelijkheden waardoor fietsen rondom geplaatst worden. Dit leidt tot een onoverzichtelijke situatie waarbij fietsen niet veilig gestaald staan en meer mogelijkheid bieden om gestolen te worden. Op de Vrijthof kunnen mensen hun fiets parkeren in de fietsstallingen als onderdeel van de autoparkeergarages en bovengronds. Aangezien de fietsstallingen in de garages aan openingstijden gebonden zijn, bestaat er het vermoeden dat zeker in het weekend uitgaanspubliek fietsen bovengronds parkeren en dus risicovoller wegzetten. Met een verruiming van de openingstijden is dit probleem ondervangen. Wel blijft het aantal diefstallen uit de fietsstallingen hoog en bedraagt 42% van het totaal aantal van het Vrijthof. Vanuit onderzoek blijkt dat er zeer waarschijnlijk sprake is van schijnveiligheid dat door gebruikers van de stalling wordt ervaren. Aanpassing van de veiligheid in de fietsstalling zou daarbij kunnen helpen zoals het daadwerkelijk plaatsen van camera's die gericht staan op de stallingen.

Ook de politie-eenheid kent het verschijnsel van lage aangiftebereidheid en lage bruikbaarheid van deze aangiftes omtrent fietsdiefstal. Aangifte van fietsdiefstal geschiedt via internet. Het online aangifte doen is een landelijk systeem en het ontbreekt aan specifieke locatie, kenmerken van de fiets, hoe deze gestald stond en opsporingsindicaties. Om deze informatie alsnog te verkrijgen is bij deze eenheid geregeld dat na aangifte de medewerkers contact opnemen met het slachtoffer om door te vragen op de ontbrekende informatie.

Voor wat betreft heling is er nog geen aanpak. Wel is er in het plan van aanpak een onderscheid gemaakt tussen gelegenheids- en incidentele helers en de beroeps- en gewoontehelers. Dat is van belang om de diverse helers aan te kunnen pakken. De reden waarom er tot op heden nog geen aanpak of project geweest is, zou te wijten zijn aan de noodzaak tot wetswijzigingen. Wel komt er op korte termijn een project rondom het digitaal opkopersregister.

Gemeente 's-Hertogenbosch (Uitwerking 3)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met twee respondenten van de gemeente 's-Hertogenbosch.

Inleiding

De opvallende stijging van het aantal gestolen fietsen en autokraken, volgens de stijging in aangiftes, was voor de gemeente aanleiding om in 2010 een team op te richten die zich vooral op fietsdiefstal en auto- en woninginbraken richt. Het betreft een team van tien medewerkers uit de sociale werkplaats die sindsdien ingezet worden op hotspots. Aan de hand van datagedreven sturing bepaalt de gemeente actuele hotspots waarop het team vervolgens statisch toezicht houdt. Statisch toezicht betekent in dit geval niet alleen het aanwezig zijn op de hotspot, maar daarnaast daadwerkelijk rondlopen, mensen aanspreken en preventietips geven. Voor deze vorm van toezichthouden zijn de medewerkers opgeleid. Het betreft namelijk ook het observeren van een gebied, kijken naar het gedrag van personen en in de gaten houden van personen die telkens op een zelfde plek komen en wat zij doen. Een zogeheten smoelenboek is daarbij zeer effectief en krijgt dan ook een vervolg na enige tijd van afwezigheid.

Het betreft overigens een team dat geen andere bevoegdheden heeft dan een burger. Wel is middels een convenant met onder andere de burgemeester werkkaders gesteld waarin het team werkt. Zo zijn zij bevoegd om fietsen te scannen en te controleren op diefstal. Indien een fiets is gestolen dan wordt deze door de gemeente fysiek opgeslagen. Vervolgens trekken medewerkers de fiets na bij de politie of RDW waaruit een aangifte wordt opgesteld door politie. Op die manier blijft de fiets bij de gemeente opgeslagen en uit het gebruik gehaald. Wanneer bij een gestolen fiets de eigenaar staat dan wordt die persoon aangehouden door de medewerkers wegens diefstal en aan de politie overgedragen. Binnen die regio worden fietsendieven door het Openbaar Ministerie vervolgd.

Andere maatregelen

Met onder andere deze aanpak is het aantal aangiftes van fietsdiefstal met 25% afgenomen, maar is zich inmiddels aan het stabiliseren voor wat betreft het aantal. Ook lijkt fietsdiefstal zich te verplaatsen naar andere hotspots. Ook heeft dit team sinds 2010 571 gestolen fietsen aan de rechtmatige eigenaar terugbezorgd. Daar is niet altijd aangifte van gedaan, maar via registers van fietshandelaren, RDW of Stop heling is dat in veel gevallen alsnog gelukt. Hiermee groeide het vertrouwen van burgers in de aanpak van fietsdiefstal door politie en gemeente. Zij zijn nu meer bereid tot het doen van aangifte: er wordt immers iets met de aangiftes gedaan. De stijging van het aantal aangiftes kan afgezet worden tegen het aantal terugbezorgde fietsen. Wanneer dit in samenhang is dan blijkt dat de stijging voortkomt uit de resultaten van het doen van aangifte.

Verder werkt het team nauw samen met de politie. Bij verkeerscontroles pakt de politie gemotoriseerd verkeer en het team controleert dan de fietsen op diefstal. Ook met kluiscontroles op scholen door de politie worden fietsenstallingen door het team onderzocht.

Een succesfactor voor de gemeente 's-Hertogenbosch zijn de gratis bewaakte fietsstallingen. Deze zijn geplaatst op diverse locaties bij diverse eindbestemmingen van mensen en zijn daardoor goed in gebruik door de fietser.

Met een effectief bonnensysteem is het onmogelijk om met een andere fiets dan die van de fietser naar buiten te treden. Met betrekking tot het stallen van de fiets ziet 's-Hertogenbosch een zichtbaar aantal verdwenen fietsen die door handhaving gelabeld zijn om binnen enkele dagen te verwijderen.

Om fietsers te bereiken met tips en bewustzijn te bewerkstelligen heeft het team reclamefietsen in bezit. Deze zetten zij op bepaalde locaties of gaan er zelf ook bij staan. Er wordt vaak de boodschap gegeven 'jij wilt toch ook op je fiets naar huis?' waaruit diverse preventietips komen. Daarnaast voert de gemeente communicatie via facebook en buurtinformatieberichten.

Overig beleid van de gemeente is de invoering van het digitaal opkopers register en meer inzet op festivals in de stad met stands en flyeracties.

Gemeente Groningen (Uitwerking 4)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met een politierespondent van de eenheid Groningen.

Inleiding

Voor de onderstaande informatie heb ik contact gehad met de politie. De gemeente heeft geen beleid op fietsdiefstal en verwees door naar de politie. Opvallend is dat Groningen hoog scoort op fietsdiefstal. Deze aantallen zijn volgens de politie te wijten aan jongeren, verslaafden en de georganiseerde fietsendief(bendes).

Organisatie

De prioriteit voor dit thema is afwezig en staat dan ook laag op de agenda van gemeente, openbaar ministerie en de politie. Om die reden bestaat er geen integrale samenwerking op het gebied van fietsdiefstal. De bijdrage van de gemeente betreft het aanbieden van enkele fietsstallingen en houden van graveeracties door stadstoezicht.

Vroegere aanpak

De politie had tot vijftien jaar geleden wijkagenten ter beschikking die zich onder andere met fietsdiefstal bezig hielden. Vanuit hun kennis en ervaring hebben zij zich ingezet op het vinden van gestolen fietsen en hoe deze terugbezorgd konden worden bij de rechtmatige eigenaren. Door de ervaring van deze agenten hebben zij een methode ontwikkeld om gestolen fietsen op straat te herkennen en het terugbezorgen ervan af te handelen. Door gebrek van prioriteit en capaciteit is deze methode nooit op papier uitgewerkt. Ook zou het lastig zijn om deze methode uit te schrijven: het berust immers op ervaring en besloegen diverse kenmerken waaraan een gestolen fiets te herkennen is. Voorbeelden zijn verkeerde sloten op het type of merk fiets. Ook bepaalde beschadigingen of verwijderde onderdelen zouden wijzen op fietsdiefstal.

Het doel van deze opsporing is het bewerkstelligen van een toename van vertrouwen en waardering onder burgers met betrekking tot het politiewerk en het doen van aangifte. Door het opsporen en terugbezorgen van gestolen fietsen boekte politie successen en bleek het doen van aangifte door de burger succesvol. Ook werden daders opgepakt en bestraft: met de methode werden immers fietsendieven of helers zichtbaar.

Aangezien dit het enige project is, vind ik het een relevante vraag om aan de politie te stellen wat een werkbare en effectieve aanpak zou zijn om fietsdiefstal in Groningen aan te pakken. De respondent beantwoorde de vraag met samenwerking. Door een aanpak van fietsdiefstal breed uit te zetten met afspraken tussen gemeente, openbaar ministerie en de politie kan er capaciteit beschikbaar komen om fietsdieven en helers op te sporen en te straffen. Zodoende kunnen ook opnieuw gestolen fietsen terugbezorgd worden bij de rechtmatige eigenaar. Belangrijke voorwaarde voor capaciteit is prioriteit vanuit de lokale politiek.

Gemeente Zwolle (Uitwerking 5)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met een respondent van de gemeente Zwolle. Daarnaast is deze uitwerking tevens gebaseerd op het volgende document: Fietsdiefstallen Zwolle Centrum (Van Der Boon & Stenneberg, z.j.).

Inleiding

Politiestudenten hebben een verslag geschreven als uitwerking van een plan van aanpak voor het thema fietsdiefstal in het centrum van Zwolle. Ik ben met één van de studenten in contact gekomen en ik heb het verslag gelezen. De zes stappenplan voor fietsdiefstal betreft de gebruikte methodiek om dit verslag vorm te geven. Met de methodiek zijn de politiestudenten tot een probleemomschrijving en -analyse gekomen waarna met de volgende stappen uiteindelijk tot de uitvoering van een plan van aanpak gekomen zijn.

Het plan

Het plan van aanpak heeft betrekking op het Zwolse centrum waar veel winkels en uitgaansgelegenheden bevinden. Op jaarbasis zijn alleen daar al tweehonderd fietsen gestolen waar in 2015 aangifte van is gedaan. In het verslag komen meerdere oorzaken ten grondslag waarvan stallingscapaciteit één van is.

De politiestudenten verkondigen dat er veel meer fietsen in het centrum staan dan er stallingscapaciteit is. Daarbij is het van belang dat de stallingsmogelijkheden die er zijn de mogelijkheid bieden om de fiets met een extra slot aan een verankerd object te bevestigen, maar door een gebrek aan stallingsplekken is dit niet mogelijk. Dit leidt vaak tot het lukraak stallen van fietsen waarmee onoverzichtelijke zichtlijnen ontstaan. Een onoverzichtelijke setting leidt ertoe dat het makkelijk en onopvallend is om een fiets te stelen. Wanneer de mogelijkheid om een fiets te bevestigen aan een verankerd object aanwezig, maar door krapte moeilijk te bewerkstelligen is voor de fietser, dan wordt hier vaak geen gebruik van gemaakt. Een fietsenrek moet ook geschikt zijn voor elektrische fietsen en fietsen met kratjes.

In het verslag komt het landelijke probleem van fietsdiefstal aan bod en dat de politie in Zwolle steeds vaker de georganiseerde criminaliteit omtrent fietsdiefstal waarneemt. De politiestudenten pleiten voor een goede samenwerking van diverse partners om het probleem aan te kunnen pakken. Om die reden hebben zij in kaart gebracht wat lokaal de partners zijn die betrokken kunnen worden in de samenwerking tegen fietsdiefstal.

Het betreft onder meer Fietzersbond, AFAC, scholen, fietshandelaren, slachtoffers et cetera. Met het in kaart hebben van deze partners, creëren van draagvlak en weerstand wegnemen zoals capaciteitsgebrek kan tot gezamenlijke acties gekomen worden in de samenwerking tegen fietsdiefstal.

Naar aanleiding van een uitgebreide probleemanalyse komen de politiestudenten tot een viertal doelstellingen. Zo dient fietsdiefstal af te nemen, meer inzet op handhaving en toezicht van diefstal en heling, realiseren van meer stallingen en het houden van preventieacties. Op basis van die doelen zijn er maatregelen in het plan van aanpak opgenomen voor de korte, middellange en lange termijn. De maatregelen richten zich op preventiemaatregelen als voorlichting en beveiliging, toezicht en handhaving, fietsenstallingen en acties met diverse partners.

Aangezien fietsers vaak te onbekend zijn met het correct veilig stallen is er in het plan van aanpak opgenomen om borden te plaatsen bij stallingen en klemmen met de juiste instructies. Daarmee worden zij op het moment van stallingen ook nog eens geattendeerd op het veilig afsluiten van hun fiets. Zo'n zelfde doel dient de inzet van fietscoaches die op een vriendelijke manier mensen attenderen dan wel aanmoedigen hun fiets veilig te stallen en af te sluiten.

Gemeente Nijmegen (Uitwerking 6)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met een respondent van de gemeente Nijmegen.

Inleiding

Nijmegen scoort gemiddeld op het aantal fietsdiefstallen ten aanzien van andere studentensteden, maar het aantal fietsdiefstallen daalt sinds 2012 substantieel. Momenteel ligt de daling ten opzichte van 2012 op 37% en ligt de prioriteit op high impact crimes. De aanpak van dit thema ligt verankerd in preventie en repressie, uiteraard is er geen direct causaal verband aan te wenden voor de daling van 37% door de inspanningen die de gemeente doet.

De aanpak

De gemeente doet een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van de fietser en zet in op het verhogen van het risicobewustzijn als het om preventie gaat. Anderzijds heeft de gemeente ook enkele beveiligde of bemande fietsenstallingen gerealiseerd. Ook houdt de gemeente twee maal per jaar preventieacties waar mensen hun fietsen gratis kunnen graveren. Met het invoeren van het DOR tracht de gemeente heling tegen te gaan waarmee het opkopen van gestolen fietsen door een handelaar direct in het systeem verzonden wordt waar men op kan handhaven. Uiteraard kunnen gestolen fietsen alsnog opgekocht worden, maar het doel van gemeente en politie is het verstoren van de afzetmarkt.

Repressie komt vanuit de politie door het inzetten van lokfietsen. Gezien de daling van het aantal fietsdiefstal is de gemeente tevreden met de inzet vanuit de politie. Verder zijn er nazorgtrajecten voor veelplegers binnen het veiligheidshuis. Tussen de veelplegers kunnen ook fietsendieven zitten die een dergelijk delict naast andere delicten veel plegen. Op deze wijze kan er enigszins een traject op een stelstelmatige fietsendief lopen.

Verder vindt er ook toezichtplaats door de Boa-organisatie. Bij specifieke evenementen waarbij het risico op fietsdiefstal groter is, zet de gemeente via Stichting Dagloon extra mensen in. Ondanks dat zij geen toezichthouders zijn, is er meer toezicht aanwezig.

Gemeente Tilburg (Uitwerking 7)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met een politierespondent van de eenheid Tilburg. Daarnaast is deze uitwerking tevens gebaseerd op de volgende documenten: Fietsdiefstallen in het Hart van Brabant (Almoujy, z.j.), Handboek veel voorkomende criminaliteit: fietsdiefstal (Projectgroep VVC), Procesbeschrijving fietsdiefstal (Taskforce Tilburg Veilig).

Inleidend

Door de prioritering aan een aantal veel voorkomende delicten omtrent diefstal en inbraak is er in 2010 een team opgesteld, Taskforce Tilburg Veilig (TTV) die zich op vijf thema's richt waaronder fietsdiefstal. Dit team bestaat uit zes politieagenten en zes gemeentelijke opsporingsambtenaren die samenwerken en aansturing vanuit de politie en de informatiekundige krijgen. Het kenniscentrum voor fietsbeleid, Fietsberaad, heeft in 2011 een artikel geschreven over een opvallende daling van fietsdiefstal in Tilburg. Er zou sprake zijn van een daling van 49% in 2010 ten aanzien van 2009. Volgens de gemeente is het succes toe te schrijven aan een integrale aanpak en de samenwerking tussen de gemeente en Politie in Taskforce Tilburg Veilig.

In 2009 zijn in Tilburg 3318 aangiftes gedaan van fietsdiefstal en in 2010 was dat 1684 keer. Dit terwijl de aangiftebereidheid licht gestegen is waarmee bijna de helft van de slachtoffers aangifte doet van fietsdiefstal. Er is sprake van een daling met 49% tussen 2010 en 2009. In 2010 zijn 19% minder fietsen gestolen ten aanzien van 2007. Een belangrijk aandachtspunt is het NS-station waar dagelijks 2000 fietsen worden gestald en waarvan in 2010 115 keer aangifte is gedaan van gestolen fietsen die op deze locatie stonden (Fietsberaad, 2011).

De Aanpak

Op het gebied van fietsdiefstal zet de taskforce veelvuldig lokfietsen (veertig stuks gestolen per jaar) in op hotspots zoals het NS station en op een andere locatie in het centrum. In burgerkleding posten enkele collega's totdat een persoon de fiets meeneemt (Boa ACP, 2015). Tegenwoordig gebruikt het team een lokfiets met GPS die tot de heler te herleiden valt.

De Taskforce maakt zich ook succesvol met het feit dat in anderhalf tot twee jaar tijd zo'n 20.000 fietsen zijn gecontroleerd waarvan er vijfhonderd gestolen waren en vervolgens driehonderdvijftig fietsen terugbezorgd zijn bij de rechtmatige eigenaar of de uitbetaalde verzekeraar. Daarnaast controleert de Tilburgse AFAC haar geruimde fietsen op diefstal waarvan er zeventig gestolen bleken (Fietsberaad, 2011).

De integrale aanpak komt verder tot stand doordat de Politie daders actief opspoort en de gemeente potentiële slachtoffers informeert over maatregelen die men kan nemen. Daarnaast zijn er diverse controleacties uitgevoerd op scholen, (bewaakte) fietsstallingen, evenementen en markten. Er vinden tevens opsporingsactiviteiten plaats naar gestolen fietsen op verkoopsites. Naast de gemeente lichten fietshandelaren haar klanten voor wat zij tegen fietsdiefstal kunnen doen. Een horeca-exploitant heeft met een placemat initiatief getoond waarmee klanten geïnformeerd worden hoe zij fietsdiefstal tegen kunnen gaan aangezien de horeca daar een hotspot van fietsdiefstal was. Hierna volgt een verdiepende uitwerking van de specifieke aanpak met bijbehorende maatregelen.

Barrièremodel

Bij het verrichten van werkzaamheden door Taskforce Tilburg Veilig gelden er drie uitgangspunten: het team moet tegenhouden in plaats van opsporen, aanvullend zijn op de politie en dus niet dezelfde werkzaamheden verrichten en werkt op een vijftal thema's rondom diefstal en inbraak.

De politie richt zich veelal op de pleger en de opsporing ervan. Aangezien het team TTV aanvullend op de politie is, richt zij zich op het proces van een delict. Er worden structureel diverse actoren in kaart gebracht zoals de burger als slachtoffer, de pleger als dader van een delict en de burger als afnemer van een gestolen goed. Met het uitgangspunt van tegenhouden verricht het team niet zozeer opsporingsactiviteiten, maar verricht zij allerlei activiteiten om plegers tegen te houden. Om dat te bewerkstelligen heeft Taskforce Tilburg Veilig een barrièremodel ontwikkeld om diverse drempels op te werpen om delicten als fietsdiefstal tegen te houden. De kracht hierin is dat er een 'schot hagel' geschoten wordt op diverse aspecten en geen focus is aangebracht op slechts één aspect wat binnen de politie de opsporing is.

Om de activiteiten uit te voeren richt de Taskforce zich wel tot een bepaalde groep. Zo is er inzicht in het type daders waar acties tegen zijn, maar zijn er ook drempels voor de diverse markten die fietsen aanbieden en de aanpak van heling tegen burgers. Op deze drie gebieden ga ik hier verder in.

Maatregelen

Taskforce Tilburg Veilig is in eerste aanleg nagegaan wie de personen achter fietsdiefstal zijn, met andere woorden wie zijn de daders? Dat bleken enerzijds veelal middelbare scholieren tussen de 13 en 21 jaar van het VMBO waarbij fietsdiefstal als een wedstrijd gehouden werd en ten tweede als financieel gewin is aangewend. Zij plegen fietsdiefstal als instapdelict. Dat gaf aanleiding tot controle

op middelbare scholen door politie en dit team waarbij veel van dit type plegers zijn aangehouden. Zij hadden dan ook vaak meerdere fietsen op school gestald als bewijs van hun winst.

Ook bleek dat veel (1 op 5) scholieren een gestolen fiets bezaten, maar deze niet zelf hadden gestolen. Het bleek dat veel ouders aan hun ouders door middel van heling een gestolen fiets gaven dat deels onbewust leek te zijn. Bij dergelijke controles op scholen worden gestolen fietsen en fietsen waarvan het framenummer verwijderd is, meegenomen door politie. Met een brief bij de conciërge worden scholieren in kennis gesteld van eventueel verwijderde fietsen en dat zij bij de politie terecht kunnen.

Dergelijke fietscontroles vinden ook plaats op hotspots en bij evenementen en kennen dezelfde wijze van controle als bij middelbare scholen. Bij evenementen steekt de taskforce ook in op preventie en tips te geven over hoe evenementbezoeker hun fiets veilig kunnen stallen.

Om ouders voor te lichten over het kopen van tweedehands fietsen, stuurt de politie nu elk jaar voor de zomervakantie een brief aan de ouders van wie hun kind naar de eerste klas van de middelbare school gaat. Hiermee tracht de politie heling door deze groep te voorkomen. De brief speelt onder meer in op het geweten van de ouder dat zij zeer waarschijnlijk niet hun kind van het politiebureau willen halen, omdat hij op een gestolen fiets voor €50,- rijdt.

Omwille van de capaciteit schenkt het team echter geen aandacht aan studenten. De gedachte hierachter is dat deze groep op zeer slechte fietsen rijdt en voor weinig geld eventueel zo'n zelfde fiets 'nieuw' kopen die tevens gestolen is. Door de slechte kwaliteit, de geringe waarde en weinig aangiftes veronderstelt het Taskforce dat hier te weinig overlast aan ervaren wordt.

Een andere doelgroep is die van veelplegers die vaak zijn en worden opgepakt. TTV besteedt aan hen persoonlijke aandacht. Dit soort daders worden per gebied in kaart gebracht waar vervolgens diverse activiteiten voor uitgevoerd worden vanuit het barrièremodel. Een voorbeeld daarvan is door onder meer op bezoek te gaan bij vermoedens van fietsdiefstal en hen te waarschuwen dat zij bekend zijn en in de gaten gehouden worden. Door tevens kortstondige opvallende en onopvallende observaties rondom de woning te doen, weet de vermeende dief dat hij in de gaten gehouden wordt. In dat geval houdt hij zichzelf low profile waardoor het aantal fietsdiefstallen in zijn buurt zichtbaar daalt. Mocht zo'n veelpleger alsnog een poging doen om een fiets te stelen dan gebeurt het zeer vaak dat hij alsnog aangehouden wordt. Een voorbeeld daarvan is de gerichte inzet van lokfietsen. Met kennis van de route staat er vooraf al een lokfiets op de locatie die te aantrekkelijk is en vervolgens door de veelpleger meegenomen wordt. Tot slot is er nog de ISD maatregel voor langdurige opsluiting van veelplegers.

Zonder fietsendieven zijn er geen opkopers van gestolen fietsen en andersom. Dat is de gedachte van Taskforce Tilburg Veilig en maakt daarom onderscheid in de diverse markten. Een witte markt verkoopt op een legale wijze fietsen. De zwarte markt verkoopt veelal gestolen fietsen en zijn niet aangesloten op het digitaal opkopersregister. De grijze markt zit daar tussenin en betreft veelal (gestolen) fietsverkoop vanuit schuurtjes. Ook die markt moet aangesloten zijn op het digitaal opkopersregister. Vaak betreffen het mensen met een uitkering die niet aan een DOR willen beginnen en met de verkoop ook verplicht zijn om hun inkomsten door te geven aan de Belastingdienst en daarmee hun uitkering verliezen. Het gevolg is dat deze mensen stoppen met de verkoop en geen fietsen meer stelen of aannemen van fietsdieven.

De aanpak van zwarte en grijze markten wordt gedaan met het strafrecht, bestuursrecht en kan tot slot nog een vervolg krijgen door fiscale sanctionering. Deze markten verdwijnen waardoor de witte markten nog gemotiveerder worden om TTV te helpen. Zij weten vaak precies waar zulke markten zich bevinden en zullen zelf meer inzet tonen in het bijhouden van het DOR aangezien het effect voor hen ook zeer gunstig is. Vaak is er onvoldoende bewijs van strafbare feiten bij grijze en zwarte markten.

Wel zijn zij verplicht het DOR bij te houden en beperkt hen hun mogelijkheden om de vermeende fietsdiefstal handel voort te zetten. Als zij dit niet doen dan volgt de bestuursrechtelijke handhaving en vaak ook de Belastingdienst.

Het DOR wordt ook ingezet als opsporingsmiddel (navragen om uit te werken). Met het DOR is het mogelijk om verdachte transacties na te gaan en door een omzetting naar Excel vallen individuen op die vervolgens bezoek krijgen van het team.

Het laatste gebied waar de Taskforce zich op richt zijn de burgers als koper van gestolen goederen en in dit geval van gestolen fietsen. Ik heb reeds al het voorbeeld van de middelbare scholen genoemd waarbij ouders ingelicht worden over heling en de strafbaarheid ervan met betrekking tot tweedehands fietsen. Ook is het DOR al reeds aan bod gekomen als het gaat om de aanpak van verdachte transacties door individuen. De lokfiets is inmiddels uitgerust met een GPS, maar maakt het onmogelijk om bij de heler uit te komen wanneer deze in bijvoorbeeld een flat woont. Het is dan te onnauwkeurig om de precieze woonlocatie te vinden. Daarom is sinds kort zo'n lokfiets voorzien van een alarm die de Taskforce op afstand af laat gaan om te bepalen waar deze zich precies bevindt. Met betrekking tot de AFAC heeft de Taskforce lekken in het systeem ontdekt waardoor er weleens gestolen fietsen niet opgehaald zijn en dus doorverkocht worden door een handelaar die een contract heeft met de AFAC. Eén van de lekken was de afwezigheid van controle op aangiften van een bepaalde fiets en dat is inmiddels ingevoerd. Over de fietsverwijdering kan verder gezegd worden dat ook Tilburg bemerkt dat de gelabelde fietsen regelmatig door een dief meegenomen worden.

Tot slot voert de Taskforce diverse activiteiten voor de burger en de preventie van fietsdiefstal. Zo bezorgd het team een enorme hoeveelheid aan gestolen fietsen terug bij de rechtmatige eigenaars. Aan de ene kant doordat er aangifte is gedaan. Aan de andere kant door de controle van fietsen met stopheling of het RDW of door het framenummer na te trekken bij handelaren (via het DOR) die vervolgens na kunnen gaan wie de rechtmatige eigenaar is.

De terugbezorgacties werden door de burgers opgemerkt en daardoor steeg de aangiftebereidheid en daarmee het aantal aangiftes.

Om die reden zet de taskforce zich ook in om burgers het framenummer te laten registreren waarmee terugbezorging van gestolen fietsen kan geschieden. Daarnaast is het van belang om voldoende fietsstallingen te hebben waar men gebruik van kan maken. Door het gratis aan te bieden zou men er meer gebruik van kunnen maken.

Ondanks de maatregelen kan fietsdiefstal alsnog plaatsvinden en dan is het van belang dat mensen de fiets niet kopen. De taskforce richt om die reden ook op helers en promoot stopheling.nl. Op deze manier kunnen burgers zelf een te kopen goed controleren of deze van diefstal afkomstig is. Uiteraard moet daar wel aangifte van gedaan zijn voordat deze op stopheling.nl ingevoerd is.

Verder is er veel aandacht voor bewustzijn onder fietsgebruikers. De klassieke maatregelen zijn de communicatie over dubbele sloten en vastmaken aan een object. Ook zijn er in Tilburg vier gratis bewaakte stallingen waar weinig gebruik van gemaakt wordt door het gemakzucht van fietsers blijkt uit enquête.

Waar de Taskforce vooral succes mee boekt als het om bewustzijn gaat, is het houden van ludieke acties. Zo heeft het team diverse malen vanuit schuurtjes fietsen meegenomen en vervolgens bij de bewoners aangebeld. Zij werden dan vaak overvallen met het feit dat hun fiets in hun aanwezigheid gestolen is en dat ook dan altijd schuurtjes op slot moeten. Vooral ook omdat de E-bikes daar het meeste gestolen worden. In schuurtjes bevinden zich dan ook alle benodigdheden voor een werkbare E-bike. Daarnaast heeft de Taskforce diverse malen een lokkraam ingezet op bijvoorbeeld een markt waar goederen te goedkoop aangeboden werden en van diefstal afkomstig moest zijn. Resulteerde in

vele helers met discussies en preventietips voor de kraam. Daarnaast zijn er diverse campagnes geweest zoals ditsnietnormaal.nl.

Bij de opsporing van gestolen aangiftes speurt de taskforce ook actief op Marktplaats. Door wekelijks aan de hand van aangiftes via Marktplaats te zoeken vindt de taskforce regelmatig gestolen fietsen en daarmee de zwarte markt. Om uitlokking te voorkomen kunnen zij alleen een mail namens TTV aan de adverteerder sturen die vervolgens vaak zijn advertentie verwijderd.

Tegenwoordig is ook Facebook een platform om gestolen fietsen te verkopen en daarom is het raadzaam om ook dit medium af te zoeken. Datzelfde geldt voor rommelmarkten waar vaak ook gestolen fietsen worden aangeboden. Dat kan in combinatie met de inzet van de lokkraam. Op deze kraam worden diverse 'gestolen' goederen door de taskforce in burger aangeboden voor een laag bedrag. Het doel is om mensen te lokken die vervolgens de goederen willen kopen, maar op een ludieke wijze geïnformeerd worden over de strafbaarheid van heling en hoe zij dit kunnen voorkomen. Vaak ontstaat er onder burgers onderling ook een discussie of dergelijke producten van diefstal afkomstig zijn.

Verder is met de verbreide inzet van de buurttent een nieuwe manier om fietspreventie te bewerkstelligen. Met een pop-up tent wordt binnen een bepaalde buurt vanuit de gemeente aandacht gevraagd op diverse veiligheidsthema's. Vaak is dat op woninginbraak en brandveiligheid, maar fietsdiefstal kan daarin opgenomen worden. Door gebruik te maken van de buurttent is het mogelijk om ook preventietips te geven en fietsen te graveren. Burgers hebben in deze setting vaak meer tijd en aandacht om dit soort zaken in hun op te nemen. Ook valt op dat een groot deel van de buurt naar de tent uitloopt en daarmee weer sociale cohesie plaatsvindt en men met elkaar spreekt.

Gemeente Eindhoven (Uitwerking 8)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met een respondent van de gemeente Eindhoven. Daarnaast is deze uitwerking tevens gebaseerd op het volgende document: Programma veiligheid 2016–2017 (Gemeente Eindhoven, 2016).

Inleiding

Voor de uitwerking van de volgende informatie heb ik het programma veiligheid 2016–2017 van de gemeente gebruikt. Ook heb ik het interview met een medewerker op de AZF delicten uitgewerkt.

Organisatie

Fietsdiefstal valt in deze gemeente onder de delicten AFZ: auto-inbraken, fietsdiefstal en zakkenrollerij. Met de aanpak van deze delicten tracht Eindhoven een betere objectieve en subjectieve veiligheid te bewerkstelligen.

Op het moment van het interview zijn de cijfers omtrent fietsdiefstal gedaald, maar de respondent benadrukte dat de pilot nog doorloopt. Het is dan interessant om te weten wat de aanpak tegen fietsdiefstal is waarmee de cijfers dalen. Er zou geen direct verband bestaan tussen maatregelen en dalingen van het aantal aangiftes. Wel zouden de onderstaande maatregelen een positieve werking kennen.

Organisatorisch is de aanpak van AFZ-delicten breed binnen de gemeente uitgezet. Hiervoor ontvangt zij ook geld vanuit het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Ook zijn er afspraken in de driehoek gemaakt waarin vaststaat dat aangehouden verdachten in ieder geval een proces krijgen en niet direct

een seponering. Ook is het mogelijk om fietsen zonder framenummer in beslag te nemen waarvan vermoed wordt dat deze gestolen zijn. Dergelijke fietsen worden ook in het aangiftesysteem opgenomen om bij aangifte de fiets terug te kunnen leveren.

De aanpak

Verdergaand op bovenstaande informatie blijkt dat de aanpak binnen de gemeente zich richt op preventie en repressie. Zo heeft de Boa-organisatie in 2015 tweehonderd gestolen fietsen binnengehaald dat de vermeende eigenaren van die fietsen steekt. Om dit soort acties uit te dragen wordt er veelvuldig over gecommuniceerd. Het doel is om de burger te laten zien dat er actieve controle plaatsvindt op gestolen fietsen en deze afgepakt worden.

In het preventieve kader is de gemeente zich goed bewust van de gemakzucht van de fietser en de afstand van stallingen op het preventiegedrag. Door fietsen in stallingen te parkeren verkleint dat de kans op diefstal. Vaak staan deze stallingen te ver van bestemming waardoor fietsers er geen gebruik van maken. De gemeente gaat in de pilotperiode de diverse stallingen dichterbij plaatsen of komt met alternatieven.

Om te zorgen dat fietsers zelf aan preventie doen, communiceert de gemeente via diverse middelen zoals zadelhoesjes. Het effect van flyer is namelijk zeer gering aangezien fietsers nauwelijks de flyers lezen of deze direct weggooien. Een zadelhoesje is voor langere tijd bruikbaar en zendt bij het afstappen en stallen van de fiets het signaal om het frame met een tweede slot aan een verankerd object te bevestigen.

Deze vorm van communicatie heeft als doel het opnieuw opvoeden van fietsers en te bewerkstelligen dat zij preventiegedrag vertonen. Daarom vindt communicatie plaats in het centrum, op de universiteit en centraal station. Hiermee bereiken zij zoveel mogelijk fietsers en geeft men diverse preventietips die door de aanhoorders positief ontvangen worden.

Een belangrijke invalshoek die de gemeente gebruikt is het verhogen van de zelfredzaamheid van inwoners. In 2015 is hiervoor een pilot gestart met een looptijd van drie jaar en blijft de gemeente zich inzetten op de reeds bestaande maatregelen en onderzoekt zij nieuwe en innovatieve mogelijkheden om deze delicten te bestrijden en komt gedeeltelijk overeen met dit onderzoek.

Verder richt de aanpak zich op de dader (persoon), aantrekkelijk doelwit (object) en de gelegenheid voor het plegen van een delict. Met betrekking tot de doelwitten dienen inwoners geïnformeerd te zijn over welke maatregelen zijzelf kunnen treffen om het risico op slachtofferschap te verkleinen. De gemeente monitort ook in hoeverre mensen daadwerkelijk maatregelen treffen.

Bij de gelegenheid om deze delicten te plegen, betreft de gemeente diverse betrokkenen. Met het gebruik van alle vormen van preventief toezicht door politie, gemeente, beveiliging en buurtpreventieteam moet de gelegenheid afnemen. Al deze vormen van toezicht worden ingezet vanuit informatie gestuurde veiligheidszorg: gebieden met de grootste criminaliteit en overlast krijgen voorrang. Alle informatie komt voort uit de uitwisseling middels nauwe samenwerking en goede afstemming tussen gemeente, politie, bewoners, ondernemers en particuliere beveiliging van de detailhandel en horeca. Tot slot bestaat preventief toezicht ook uit camera's die tevens informatie gestuurd ingezet worden. Vanaf 2017 maakt de gemeente gebruik van een integrale informatie sturing met informatie vanuit alle partners waarop vervolgens de inzet plaatsvindt.

Met betrekking tot daders die deze delicten veelvuldig plegen is er een persoonsgerichte aanpak waarin degene die wilt hulp krijgt aangeboden. Dat is enerzijds nodig ter bescherming van de samenleving en anderzijds om de meest effectieve interventies tegen daders in zetten. Hierbij kijkt de hulpverlening ook naar het systeem, bestaande uit familie, van de dader om te voorkomen dat zij ook

criminaliteit plegen. Het doel van deze persoonsgerichte aanpak, met uiteenlopende interventies, is een duurzame en positieve gedragsverandering teweegbrengen waarmee dit soort delicten niet meer gepleegd worden.

In het totaalbeleid vindt er maandelijks inzetoverleg plaats waar aan de hand van alle informatie de nodige inzet op deze delicten wordt bepaald. Het gaat dan om de inzet op voorlichting en lokmiddelen. Op hotspots en hottimes zet de politie lokfietsen met GPS in om daders te pakken en op diverse manieren ontvangen inwoners voorlichting over preventie. Het gaat dan veelal om dubbel op slot zetten en aan de vaste wereld bevestigen van de fiets. De gemeente richt zich tevens op jongeren, omdat zij een belangrijke doelgroep vormen bij zowel de aanpak van deze delicten als het bezit van gestolen goederen. Daarom onderzoekt de gemeente mogelijkheden om op scholen voorlichten te geven.

Zoals aangegeven kijkt de gemeente in haar pilot verder dan de reeds genomen maatregelen en doet een beroep op haar innovativiteit en die van betrokkenen. Om hiertoe te geraken organiseert de gemeente innovatieve bijeenkomsten voor diverse branches en personen om met creatieve startups te komen tot diverse 'out of the box' oplossingen.

Een andere invalshoek bij het bestrijden van deze delicten is het opwerpen van barrières. Heling is daarin één van de belangrijkste onderwerpen. Door hier barrières op te werpen, is het voor daders minder lucratief om gestolen goederen te verkopen. Ten eerste zorgt de Boa-organisatie voor een actueel beeld van opkopers in de stad. Zij benaderen opkopers met informatie en uitleg van het DOR en benadrukken de voordelen en het gemak ervan. Vervolgens houden zij onder die opkopers wekelijks controles op de in- en verkoopregisters. Het vangnet voor de handhaving bij opkopers die de fout ingaan, berust op bestuursrechtelijke maatregelen aan de hand van een handavingsstappenplan waarbij zelfs panden gesloten kunnen worden. Tot slot tegen heling houden politie en handhaving de komende jaren meerdere actiedagen.

Een andere barrière is gericht op daders van fietsdiefstal door hen te weren van bepaalde plaatsen waar zij deze delicten kunnen plegen. Op het gebied van autokraak is er de collectieve ontzegging van parkeergarages. Voor fietsdiefstal zijn er mogelijkheden tot bestuursrechtelijke maatregelen zoals een gebiedsverbod voor fietsstallingen en omgeving.

Om inwoners te voorzien van voorlichting zijn er meerdere communicatiecampagnes en actiedagen door de gemeente en partners. Een voorbeeld daarvan is de campagne uit 2015 'geef dieven geen kans'. Bij een drukbezocht winkelcentrum spraken de politie en stadstoezicht actief mensen aan met preventietips om fietsdiefstal te voorkomen. Ook deelden zij flyers en zadelhoesjes uit waarbij de zadeldekjes ook vastgemaakt werden aan fietsen die dubbel op slot stonden (Centrum fietsdiefstal, 2015 juli).

Ook heeft de gemeente een fietscoach ingezet die met zijn werkzaamheden per juli 2013 begon. Het idee is ontstaan vanuit een samenwerking tussen winkeliers, Veiligheidshuis en gebiedsontwikkeling. De fietscoach spoort bezoekers aan om fietsen in stallingen of fietskelders te stallen en informeert hen over het aantal fietsdiefstallen. Tot slot spreekt hij mensen aan op fout of gevaarlijk parkeren van fietsen en de mogelijke boete en verwijderingsacties daarvan. Op deze manier hoopt de gemeente ook het verkeerd stallen van fietsen af te nemen.

Gemeente Delft (Uitwerking 9)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een telefonisch interview met een respondent van de gemeente Delft. Daarnaast is deze uitwerking tevens gebaseerd op de volgende documenten: Beleidskader Veiligheid 2010–2014 (Gemeente Delft, 2010) en Fietsactieplan 2 2005–2010 (Gemeente Delft, 2005).

Inleiding

Binnen de gemeente Delft is er sprake van zo'n 1500 aangiftes van fietsdiefstal per jaar. Delft heeft met name in de nieuwe fietsstalling onder het centraal station vele fietsdiefstallen. In de maanden mei en juni ziet de politie opmerkelijk veel aangiftes van fietsdiefstal binnenkomen. Oorzaak hiervoor zouden niet of niet goed op slot gezette fietsen zijn. Om die reden heeft dit delict tot 2014 prioriteit gekend, maar aangezien het rendement van de getroffen maatregelen zeer laag is, heeft de gemeente vraagtekens over de wenselijkheid om inspanningen tegen dit delict te ondernemen. Zeker nu de prioriteit naar High Impact Crimes verschoven is, krijgt fietsdiefstal eigenlijk geen aandacht meer. Hierna volgen maatregelen die de gemeente tot 2014 heeft getroffen en enkele daarvan bestaan nu nog steeds, zoals de fietsstallingen.

De aanpak

Tot 2014 is er ingestoken op de eigen verantwoordelijkheid van fietsers. Zij dienen zelf te zorgen voor een goed beveiligde fiets door het gebruik van sloten en stallingen. Daarnaast is het van belang dat fietsers relevante kenmerken van hun fiets kennen om aanknopingspunten voor opsporing te geven. De gemeente erkent in haar beleidskader de kracht van burgerparticipatie.

Om preventie en bewustzijn teweeg te brengen, hebben politie en gemeente met haar partners een preventieweek gehouden waarin agenten, scholieren, studenten en buurtpreventen informeerden over hoe fietsers hun fiets veilig kunnen stallen. In deze week zijn tevens wijkteamleden de straten opgegaan met fietsen die zij voor dertig euro aanboden. Zodra mensen interesse toonden, werden zij aangesproken op de strafbaarheid van heling waarbij men direct de app Stop heling promootte (Politie.nl, 2015 april).

Een andere inzet op preventie is het realiseren van buurtstallingen. Dat zijn fietsstallingen voor buurten die te weinig aanbindmogelijkheden hebben waar buurtbewoners gebruik kunnen maken van een gezamenlijke stalling.

Als maatregelenpakket tegen de veelvuldigheid van gestolen fietsen in de stations stalling zetten gemeente en politie diverse agenten in zowel uniform als burger. Ook zijn er extra beveiligers ingezet. Middels borden tracht de NS stallinggebruikers te informeren over hoe fietsdiefstal het beste voorkomen kan worden.

Met de camera's die in de stalling hangen, wilt de politie deze uitkijken nadat er aangifte gedaan is, maar kunnen zij dit alleen doen wanneer ook een tijdstip bekend is. Aangezien slachtoffers vaak in een groot tijdspanne afwezig zijn, is daarvoor tot een oplossing gekomen. De parkeervakken waarop gebruikers de fietsen kunnen stallen zijn voorzien van een elektronisch systeem en geeft aan hoe laat de fiets is weggehaald aan de hand van een verschuiving van die parkeerplaats.

Het uitgangspunt van de genoemde maatregelen is ogen en oren op straat om plegers te pakken. In plek van actieve opsporing naar aanleiding van aangiftes zet de politie meer in op preventief toezicht en aanhoudingen op heterdaad.

Enkele losstaande maatregelen betreffen nog de pop-up gratis bewaakte fietsstallingen. Daar werd te weinig gebruik van gemaakt, omdat deze alsnog te ver weg van de eindbestemming zouden staan

voor de fietser. Ook heeft de gemeente de uitrol van het DOR invulling gegeven. Tot slot is er nog één enkele inspanning op fietsdiefstalpreventie vastgelegd in het stationsconvenant waarin gemeente, politie en NS enkele malen per jaar aandacht besteden aan preventie op het station.

Gemeente Amersfoort (Uitwerking 10)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met een respondent van de gemeente Amersfoort.

Inleiding

Amersfoort gaat mee in de trend als het gaat om een stijging van fietsdiefstal. In 2015 is er exact honderd (852) keer vaker aangifte gedaan ten aanzien van 2014 (752). De hotspots zijn de twee stations, het gebied achter het station, Stadskern en Kruiskamp. De stadskern vervult de functie van een centrum en Kruiskamp betreft een winkelstraat.

Organisatie

Om fietsdiefstal tegen te gaan, heeft de gemeente ten eerste een zeer nauwe samenwerking tussen politie, handhaving, studenten HTV, Stichting aanpak voertuigcriminaliteit, Bureau RVS en opkopers. Het is vooral te merken dat politie een zeer actieve bijdrage levert en meedenkt over maatregelen. Dat de politie een aanzienlijke bijdrage levert, heeft te maken met het feit dat er in Amersfoort thematische wijkagenten zijn. Zij zijn opgeleid tot wijkagent, maar hebben geen wijk. Hun taken zijn gebaseerd op een aantal thema's zoals veel voorkomende criminaliteit of high impact crimes. Hiermee is er structureel politiecapaciteit beschikbaar voor bijvoorbeeld fietsdiefstal.

Een gedachte dat door de partners binnen de gemeente Amersfoort gedeeld wordt, is om verder te kijken dan de klassieke maatregelen. Door out-of-the-box denken en grenzen op te zoeken zet de gemeente in op innovatieve maatregelen tegen fietsdiefstal. De betreffende maatregelen bevinden zich in verschillende facetten van preventie, repressie, opsporing, bewustwording et cetera. Opvallend is ook de aandacht voor communicatie. Er wordt zoveel als mogelijk aandacht geschonken aan berichtgeving richting burgers over diverse aspecten van fietsdiefstal.

Zo heeft de gemeente in het verleden op stations borden geplaatst met het aantal fietsdiefstallen op die locatie over een bepaald tijdsbestek. De gedachte om deze borden weer te plaatsen wordt overwogen gezien de huidige stijging. Daarnaast blijkt dat de politie Amersfoort een veel bekeken facebookpagina heeft. De politie zet er dan ook (eventueel vanuit de gemeente) regelmatig bijzondere gebeurtenissen op. Een voorbeeld daarvan was de diefstal van een lokfiets door een man op leeftijd die ermee naar Veenendaal fietste. Moraal van het verhaal is dat deze gebeurtenis massaal gedeeld werd door inwoners van Amersfoort waardoor men als neveneffect meer bewust wordt van de pakkans en de gevolgen voor een fietsendief. Dat moet potentiële dieven afschrikken vanwege het verhoogde risico.

Een ander onderdeel van de communicatie betreft de verantwoordelijkheid van de burger omtrent heling. In dat geval gaat het om waarschuwingen voor het kopen van gestolen goederen en hoe mensen dat zelf kunnen controleren.

Kern van het communicatiebeleid betreft duidelijk hebben welke boodschap de gemeente wilt zenden en dit te koppelen met de actualiteit ten behoeve van de interesse van de lezer. De doeltreffendheid voor Amersfoort ligt in het zenden via diverse kanalen (nieuwsbrieven, krant, social media, zenders),

via diverse partners (politie) en structureel herhalen van dezelfde boodschap. Het doel is om bewustzijn te bereiken doordat iemand eerst een bericht over fietsdiefstal in de krant leest en later op de dag op social media.

Naast de inzet op communicatie zet de politie in Amersfoort regelmatig de lokfiets in op de hotspots dat dan ook tot succes leidt. Met de inzet van eerstejaars HTV studenten van het ROC worden er voor en na de zomervakantie flyeracties gehouden om bewustzijn onder fietsers te vergroten en relevante tips te geven zoals dubbel op slot en vastmaken aan een object. Naast deze ad hoc acties, die voorheen ook uit gratis graveren bestond, besteedt de gemeente extra aandacht aan het bewustzijn van scholieren en ouders rondom de zomervakantie. Amersfoort merkt dat veel scholieren een tweedehands fiets krijgen die door de ouders gekocht zijn. Vaak betreft het een gestolen fiets en is er sprake van heling. Om de heling markt aan te pakken en meer bewustzijn hieromtrent teweeg te brengen, houdt de gemeente voor en na de zomervakantie meer acties (flyeren).

Een innovatieve maatregel is de aanpak tegen het bezit van gestolen fietsen. De politie is in staat om fietsen te scannen en te controleren op diefstal met de overeenkomst tussen het framenummer en een aangifte die gedaan is. Bij het aantreffen van een gestolen fiets is de politie bevoegd om de fiets in beslag te nemen.

Alvorens de politie dit doet, hangt zij een kettingslot in eigen beheer aan de fiets en het object. Vervolgens hangt de politie een bordje aan de fiets met de tekst: "deze fiets is gestolen en zal verwijderd worden, maar denkt u dat deze fiets van u is, meld u op het politiebureau". Ondanks dat deze maatregel zeer nieuw is en nog niet vaak is toegepast, blijkt dat er al veel mensen (ongeveer 4/5) zich hebben gemeld naar aanleiding van het bordje.

Dat mensen zich melden heeft twee oorzaken. Zij ondervinden last van het feit dat hun fiets in beslag is genomen. Ten tweede zijn zij vaak stellig overtuigd dat zij eerlijk aan die fiets gekomen zijn. Met andere woorden zijn die mensen zich helemaal niet bewust van heling. Zo is er een voorbeeld van een persoon die een fiets gekocht heeft die door de gemeente verwijderd is en verkocht werd bij een fietsafhandelcentrale. Blijkbaar worden framenummers bij zo'n afhandelcentrale niet naast het politiesysteem gelegd om te controleren op fietsdiefstal. Zodra zo'n fiets verkocht wordt dan kan er alsnog aangifte gedaan zijn van zo'n fiets. Om dat te voorkomen biedt de Stichting aanpak voertuigcriminaliteit stickers aan. Daarmee verdwijnt het oude framenummer en komt er een nieuwe voor in de plaats.

Het verhaal van de gestolen fietsbezitters wordt gehoord waarna zij ingelicht worden of de strafbaarheid van heling. Wel blijft de fiets in het bezit van politie, maar ontvangt de betreffende persoon tips om heling in het vervolg te voorkomen. De persoon ervaart last, omdat hij nu zijn fiets kwijt is net zoals het geld dat hij voor de gestolen fiets betaald heeft.

Daarnaast heeft deze maatregel ook effect op de omgeving. Door de fiets één dag te laten staan en te voorzien van een bordje laat dat aan de omgeving een afschrikkend en bewustwording beeld zien. Het geeft in zekere mate een waarschuwing af dat de politie controleert en handhaaft op gestolen fietsen en dat het gevolgen kent. Hiermee wordt dus naar de burger ook gecommuniceerd over de nadelige gevolgen van het in bezet zijn van een gestolen fiets.

Deze maatregel geeft ook een oplossing voor het probleem dat het Openbaar Ministerie geen acties onderneemt op de aanpak van gestolen fietsen. Door deze maatregel hoeft het OM er niet aan te pas te komen, maar wordt voorkomen dat er helemaal niks tegen het bezit van gestolen fietsen opgetreden kan worden. Om alsnog vervolging van fietsdiefstal teweeg te brengen is inzet van het OM nodig zodat de inspanningen van de politie niet verloren gaan. Om die inzet te verkrijgen is er een verdachtenquotum afgesproken. Hiermee kan de politie per week twee verdachten aan het OM overdragen voor eventuele vervolging.

Tot slot valt in de aanpak van heling nog te benoemen dat Amersfoort een voorbeeldfunctie heeft met betrekking tot het digitaal opkopersregister (DOR). De gemeente was landelijk als één van de eersten die met de uitrol van het DOR begon. In plaats van het DOR als handhavingsonderdeel of -instrument te zien, ziet Amersfoort deze als samenwerkingsverband. Samen met handhaving en de opkopers voeren zij de strijd tegen woninginbraken.

Amersfoort legt de focus niet op het controleren van opkopers met de gedachte dat zij mogelijk fout zitten. In plaats daarvan legt de gemeente nadruk op de onderlinge relatie met de opkopers. Zo wordt ingezet op de bereidheid van opkopers om mee te werken en vindt er regelmatig sociaal contact plaats tussen handhavers en opkopers. Hiermee gaat het controleren vaak in een informele sfeer en raken opkopers meer betrokken bij de aanpak van gestolen goederen. Zij raken daardoor meer doordrongen van hun aandeel en zijn meer bereid om bij het opkopen daar meer op te letten.

Gemeente Vlieland (Uitwerking 11)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een telefonisch interview met een respondent van de politie Vlieland.

Voor het beantwoorden van enkele vragen heb ik contact gehad met de politie op Vlieland. Het is namelijk interessant om te weten waarom een relatief gezien klein eiland een relatief hoge mate van fietsdiefstal heeft. Mijn hypothese was juist dat het om enkele tientallen gestolen fietsen ging ten aanzien van een beperktere bevolkingsomvang op het eiland. De politie vertelde mij dat het veelal toeristen zijn waar de fiets van wordt gestolen. De politie zet zelf weleens lokfietsen in, maar er is verder geen integrale aanpak. Met deze informatie is de uitwerking van Vlieland voldoende.

Gemeente Amsterdam (Uitwerking 12)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een telefonisch interview met een respondent van de gemeente Amsterdam. Daarnaast is deze uitwerking tevens gebaseerd op het volgende document: Meerjarenplan fiets 2012–2016 (Gemeente Amsterdam, 2012).

Inleiding

Het thema fietsdiefstal is binnen de gemeente niet ondergebracht bij Openbare orden en/of Veiligheid, maar bij Verkeer & Openbare Ruimte. Daarnaast zouden zo'n 10.000 mensen aangifte doen, maar biedt één op de drie aangiftes geen mogelijkheid voor opsporing. Fietsdiefstal zet zich dan ook enige tijd in een stijgende lijn voort.

Organisatie

Er bestaat inmiddels geen werkprogramma meer omtrent fietsdiefstal, maar er zijn een aantal activiteiten die tot de vaste onderdelen binnen de afdeling horen. De gemeente zet vooral veel in op stallingsmogelijkheden. Zo is er in Amsterdam een tekort van duizenden parkeerplekken voor fietsers. Dat leidt tot meer gelegenheden om fietsen te stallen doordat men de fiets op een juiste manier kan stallen. Daarom zet de gemeente de komende jaren in op fietsstallingen. Zo komen er in 2020 40.000 extra fietsparkeerplekken en daarna nog eens 80.000. Een ander voorbeeld is de buurtstalling voor woonwijken. Daarin kunnen bewoners gezamenlijk gebruikmaken van een stalling in hun buurt

wanneer er onvoldoende aanbindmogelijkheden zijn rondom het huis. Ook is Verkeer & Openbare Ruimte bezig met Fiets ID en chips op de fiets.

Daarnaast zet Amsterdam op structurele wijze het graveerteam in. Zij voorzien fietsers van voorlichting over preventie van fietsdiefstal en graveren zij fietsen. De eigenaar krijgt daarbij tevens een kaartje met unieke kenmerken van de fiets waarmee een volledige aangifte gedaan kan worden dat aanknopingspunten voor de opsporing biedt. Hiermee is de kans dat de politie een fiets terugvindt een stuk groter. Het succes in 2015 betrof het graveren van 2.098 fietsen.

Om de verkoop van gestolen fietsen tegen te gaan, is er binnen Amsterdam een politieagent actief die controles uitvoert op het DOR. Dit doet de persoon in kwestie enerzijds bij fietshandelaren. Anderzijds dat hij dat bij particulieren via Markplaats. Bij het niet bijhouden van registers of bij het aantreffen van gestolen fietsen kan de politieagent vanuit zijn bevoegdheden passende maatregelen treffen. Overigens geschiedt de controle in samenwerking met Werk & Inkomen van de gemeente en de Belastingdienst. Dit biedt mogelijkheden om ook fiscaal te sanctioneren doordat inkomstenbronnen door gestolen fietsverkoop niet wordt doorgegeven. In 2015 heeft de controleur 636 bezoeken afgelegd bij fietshandelaren in Amsterdam.

Activiteiten vinden ook plaats bij de verwijdering van fietsen. Enerzijds heeft Amsterdam gemeente breed één beleid op de verwijdering van fietsen en de termen hinder en gevaarlijk gesteld nader gespecificeerd. Anderzijds vindt er opsporing plaats van fietsen die verwijderd of in beslag genomen zijn en in het fietsdepot gesteld staan. Doel ervan is om deze fietsen te controleren via het aangifte systeem en stopheling op diefstal en de rechtmatige eigenaar in kennis te stellen. In 2015 zijn er 605 gestolen fietsen teruggevonden bij het fietsdepot.

Gemeente Den Haag (Uitwerking 13)

Onderstaande uitwerking is tot stand gekomen vanuit een interview met een respondent van de gemeente Den Haag.

Inleiding

Er is sinds 2007 geen stedelijk integraal plan of stedelijke aanpak fietsdiefstal. De reden daarvan is dat het ten opzichte van andere vormen van criminaliteit minder prioriteit krijgt. Hiernaast daalden de cijfers in die jaren. Dit valt echter niet per sé direct te danken aan het plan: immers is het rendement van inspanningen op veiligheid moeilijk te meten. Sinds 2015 stijgt echter het aantal aangiftes weer en gaat Den Haag mee in de landelijke stijging van fietsdiefstal. Door andere thema's als woninginbraak kent fietsdiefstal geen prioriteit, maar krijgen de hotspots van fietsdiefstal wel aandacht vanuit de gemeente en politie.

Met betrekking tot de veiligheidsketen is de gemeente actief op proactie door in te zetten op het realiseren van fietsstallingen. Dit heeft als doel om fietsers mogelijkheden te bieden hun fiets veiliger te kunnen stallen. Ook dient het daarmee het straatbeeld ten goede te komen: in plaats van dat men fietsen op diverse plekken, lukraak op straat parkeert, kan men nu gebruikmaken van de stallingen. Daarmee ontstaat een overzichtelijker straatbeeld en komt dit ten goede van de zichtbaarheid. Potentiele fietsdiefstallen kunnen dan eerder gesignaleerd worden vanwege het overzicht van het straatbeeld. In het centrum bevinden deze stallingen zich overigens op loopafstand van de eindbestemming van diverse fietsers.

Preventie vindt plaats door periodieke graveeracties en communicatie over preventietips. Een communicatiemiddel dat daarvoor aangewend wordt, zijn vlaggen bij stallingen. Zo verkondigd een vlag bij de stalling op Den Haag Centraal Station: “zet uw fiets met twee sloten vast aan het fietsrek” (foto bijvoegen).

Op het gebied van repressie zijn er pilots omtrent heling van start gegaan die de invoering van en handhaving op het Digitaal Opkopersregister betreffen. Primair controleert en handhaaft stadstoezicht deze registers, maar ook de politie is hiertoe bevoegd.

Verder zet de gemeente en politie in op extra acties wanneer fietsdiefstal in een bepaald gebied toeneemt. Zo neemt de politie dat soort zaken in de reguliere surveillance op. Indien er burgerinitiatieven in een buurt actief zijn dan worden er vaak ook buurtpreventen ingezet in gebieden waar meer fietsdiefstal is.

Met betrekking tot de reductietechnieken vindt bewustwording plaats door communicatie op hotspots, zoals de reeds benoemde vlaggen met preventietips. Communicatie vindt daarnaast ook plaats via flyers, wijkkranten en in enkele gevallen via winkeliers waar posters mogen hangen.

Toezicht wordt gerealiseerd met de reeds genoemde inzet van stadstoezicht en politie die bekend zijn met de gebieden waar fietsdiefstal (verhoogd) plaatsvindt. Daarnaast zetten ook derden zich in. Bijvoorbeeld in het gebied Hollands Spoor/ Haagse Hogeschool waar studenten en beveiligers van de HHS rondes lopen om studenten te wijzen op de fietsstallingen in het gebouw.

Fysieke maatregelen betreffen de fietsstallingen. Deze zijn echter niet op korte termijn realiseerbaar, maar verschijnen steeds meer. Ook is er proef gedraaid met buurtstallingen in buurten waar beperkt tot geen stallingsmogelijkheden waren. Ondanks dat er enkele van deze stallingen met betaling gerealiseerd zijn, is het grote probleem vaak de beperkt beschikbare ruimte die het niet mogelijk maakt om stallingen te plaatsen.

Opsporing geschiedt door de inzet van lokfietsen door de politie en in samenwerking met de Boa-organisatie en buurtpreventen toezicht op straat met als doel ‘meer ogen op straat’ en daarmee kent het ook een preventieve werking.

Zoals reeds gezegd zijn er organisatorisch geen integrale projecten of aanpakken op fietsdiefstal. Wel zijn er stedelijke werkzaamheden in combinatie met andere afdelingen die onder andere zorgdragen voor het realiseren van fietsstallingen. Ook wijkgericht vinden er acties plaats.

Met de bovenstaande tekst zou een uitwerking van de gerichte aanpakken een herhaling zijn. Op het gebied van potentiële slachtoffers wordt er gecommuniceerd over fietsdiefstal, daders worden opgespoord en handelaren worden in de helingaanpak meegenomen.

De vragen met betrekking tot de randinformatie betrof onder andere het type dader. Hier kon de respondent geen uitspraak over doen. De partners in de aanpak van fietsdiefstal binnen Den Haag zijn politie, gemeente, stadstoezicht, burgerinitiatieven en voorheen de Fietzersbond. Indien aan de fictief gestelde randvoorwaarden zijn gedaan dan zou vooral gratis bewaakte fietsstallingen een geschikte oplossing zijn tegen fietsdiefstal. Ook toezicht op hotspots en expliciete opsporingsteams zouden mogelijke maatregelen zijn wanneer er geen begrenzing van middelen en capaciteit bestaat.