

AANPAK  
FIETSDIEFSTAL  
IN GEMEENTEN



## AANPAK FIETSDIEFSTAL IN GEMEENTEN



**AANPAK  
FIETSDIEFSTAL  
IN GEMEENTEN**



# VOORWOORD

Jarenlang leek het alsof we fietsdiefstal als een ‘natuurverschijnsel’ moesten gaan beschouwen. Partijen die er iets tegen wilden doen, werden meewarig bekeken. De laatste tijd is daar een kentering in gekomen en daar ben ik bijzonder blij mee. Ik beschouw fietsdiefstal als een probleem, zowel wat betreft de omvang als de maatschappelijke gevolgen. Het is niet alleen 800.000 keer per jaar een persoonlijke frustratie voor de bestolene, het heeft ook negatieve effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Mensen zullen minder snel de fiets pakken uit angst voor diefstal. Of ze fietsen rond op oude fietsen van slechte kwaliteit met risico's voor de verkeersveiligheid. De ervaren onmacht om er iets tegen te doen, draagt bij aan gevoelens van onveiligheid. Tenslotte heeft het ongestraft blijven van diefstal een kwalijk effect op het besef van normen en waarden.

Ik ben dus blij dat verschillende partijen hun verantwoordelijkheid oppakken. Geprikkeld door de Fietsersbond als belangenbehartiger van fietsers en gestimuleerd door het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, spannen politici, beleidsmakers, politie en fietsenbranche zich in om deze veel voorkomende vorm van criminaliteit te bestrijden. Ook op lokaal niveau zijn partijen actief, en vaak zeer inventief, bezig fietsdiefstal een halt toe te roepen. En dat is een goede zaak, want de concrete aanpak van fietsdiefstal moet lokaal worden vormgegeven. Daar hebben gemeente en politie belangrijke taken op het gebied van preventie, opsporing, handhaving en voorlichting (aangiftebereid!). Een geïntegreerde aanpak en samenwerking met anderen zijn daarbij vaak effectief. Niet voor niets beginnen de aangiftecijfers van fietsdiefstal met ingang van 2004 te dalen.

Om gemeenten en politie te helpen bij een goede aanpak van fietsdiefstal, hebben het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid en de Fietsersbond deze publicatie ‘Aanpak fietsdiefstal in gemeenten’ ontwikkeld. In deze handreiking wordt uiteengezet wat een lokale aanpak van fietsdiefstal zou kunnen of moeten omvatten. Daarnaast biedt deze publicatie de nodige onderbouwing en achtergrondinformatie.

Naast deze publicatie heeft de Fietsersbond goede voorbeelden van de aanpak van fietsdiefstal uit het hele land verzameld. Zo hoeven gemeenten en politie niet allemaal het wiel opnieuw uit te vinden en kunnen ze zich laten inspireren en stimuleren door succesvolle initiatieven van anderen. Deze goede voorbeelden zijn te vinden op [www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl) en [www.hetccv.nl](http://www.hetccv.nl).

De kennis is er, de goede voorbeelden zijn er en een krachtige aanpak van fietsdiefstal blijkt te kunnen werken. Het is nu een kwestie van doen. Ik hoop dat wij er als gemeenten, samen met alle relevante partijen, in slagen fietsdiefstal fors terug te dringen zodat we over vijf jaar mogen constateren dat fietsdiefstal geen natuurverschijnsel is maar een uitzondering.

W.J. Deetman  
Voorzitter VNG



# INHOUDSOPGAVE

<b>INLEIDING</b>	<b>9</b>
<b>1 FIETSDIEFSTAL ALS MAATSCHAPPELIJK PROBLEEM</b>	<b>11</b>
1.1 Omvang van het probleem	11
1.2 Gevolgen van fietsdiefstal	12
1.3 Oorzaken van het probleem	14
1.4 Daders	18
1.5 Conclusies	20
<b>2 FIETSDIEFSTAL EN DE RIJKSOVERHEID</b>	<b>23</b>
2.1 Veiligheidsprogramma van de Rijksoverheid	23
2.2 Preventie, toezicht, strafrechtelijke handhaving en opsporing	23
2.3 Landelijke werkgroep aanpak fietsdiefstal	26
2.4 Conclusies	27
<b>3 FIETSDIEFSTAL EN LOKAAL VEILIGHEIDSBELEID</b>	<b>29</b>
3.1 Veiligheidsbeleid in gemeenten	29
3.2 Instrumenten voor lokale veiligheid en fietsdiefstal	32
3.3 Conclusies	36
<b>4 LOKALE AANPAK VAN FIETSDIEFSTAL</b>	<b>39</b>
4.1 Integrale en planmatige aanpak	39
4.2 Thema's van de lokale aanpak van fietsdiefstal	40
4.3 Conclusies	46
<b>BIJLAGE</b>	
Afkortingen, begrippen en literatuur	47



# INLEIDING

Fietsdiefstal is een groot probleem voor fietsers. Het heeft een aanwijsbare negatieve invloed op het fietsgebruik, het fietsbezit, de kwaliteit van de fiets, de verkeersveiligheid en de veiligheidsbeleving. Daarmee is fietsdiefstal een aanzienlijke belemmering voor een verkeers- en vervoersbeleid dat het gebruik van de fiets op de korte afstand wil bevorderen. Angst voor fietsdiefstal is de meest genoemde reden voor automobilisten om op de korte afstand niet te fietsen.

De afgelopen jaren is het inzicht ontstaan dat ook vormen van veelkomende 'kleine' criminaliteit bestreden moeten worden omdat het enerzijds leidt tot normvervaging en anderzijds tot minder vertrouwen bij mensen in het vermogen van de overheid hen te beschermen tegen criminaliteit en overlast in de publieke ruimte. De regering heeft inmiddels in haar veiligheidsstrategie absolute prioriteit gegeven aan het veiliger maken van de publieke ruimte. De ambitie is vermindering van de criminaliteit en de overlast in de publieke ruimte met 20 tot 25%.

Prioriteit wordt gelegd bij de aanpak van (jeugdige) veelplegers. De aanpak van fietsdiefstal kan aan beide speerpunten een belangrijke bijdrage leveren.

De aanpak van fietsdiefstal moet lokaal worden vormgegeven. Daar zijn de gemeente en de politie zeer belangrijke partijen. Zij hebben belangrijke taken op het gebied van preventie, opsporing, handhaving en communicatie. Samenwerking met anderen is daarbij vaak effectief. Een sluitende en integrale aanpak van fietsdiefstal kan slechts succesvol zijn als:

- aangesloten wordt bij het specifieke karakter van het probleem;
- de aanpak past binnen de prioriteiten en systematiek van het Nederlandse veiligheidsbeleid;
- op nationaal niveau de voorwaarden worden geschapen voor een decentrale aanpak;
- lokaal de verschillende relevante partijen hun activiteiten in de veiligheidsketen op elkaar afstemmen zodat de verschillende onderdelen van de aanpak elkaar versterken;
- lokaal de aanpak aansluit bij de problemen zoals ze zich specifiek in de gemeente voordoen en bij de beleidsprocessen binnen het veiligheidsbeleid, verkeersbeleid, ruimtelijk beleid en andere mogelijke relevante beleidsvelden.

Deze publicatie is door de Fietsersbond en het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid ontwikkeld om gemeenten en politie te helpen een goede aanpak van fietsdiefstal vorm te geven. In deze handreiking wordt in algemene zin uiteengezet wat een lokale aanpak van fietsdiefstal zo al zou kunnen. Daarnaast kan de aanpak van fietsdiefstal worden voorzien van de noodzakelijke onderbouwing en achtergrondinformatie.

Hoofdstuk 1 beschrijft de omvang en het karakter van de fietsdiefstal in Nederland, de economische en sociale gevolgen, de oorzaken waarom het zo ver heeft kunnen komen, en de verschillende daders in de vorm van fietsendieven en helers.

In hoofdstuk 2 wordt aandacht besteed aan het veiligheidsbeleid van de Rijksoverheid, de kaders van politie en justitie waarbinnen de aanpak van fietsdiefstal plaats kan vinden en de wijze waarop op landelijk niveau wordt gewerkt aan het creëren van randvoorwaarden voor een succesvolle aanpak van fietsdiefstal.

Hoofdstuk 3 behandelt het lokale veiligheidsbeleid waarbinnen de aanpak van fietsdiefstal gestalte moet krijgen en de manier waarop bestaande veiligheidsinstrumenten die aanpak kunnen ondersteunen.

Hoofdstuk 4 ten slotte gaat in op een integrale en planmatige lokale aanpak van fietsdiefstal en de thema's die in een dergelijke aanpak aan de orde kunnen (of moeten) komen.

Naast deze publicatie heeft de Fietsersbond het initiatief genomen samen met gemeenten en politiecursen uit het hele land de goede voorbeelden van de aanpak van fietsdiefstal toegankelijk te maken voor anderen. Op deze manier hoeft niet iedereen het wiel opnieuw uit te vinden en is het mogelijk snel een overzicht te krijgen van de succesvolle initiatieven, maatregelen en projecten op het gebied van fietsdiefstalbestrijding. Deze goede voorbeelden zijn te vinden via [www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl) en [www.hetccv.nl](http://www.hetccv.nl).

# FIETSDIEFSTAL ALS MAATSCHAPPELIJK PROBLEEM

## HOOFDSTUK 1

### 1.1 OMVANG VAN HET PROBLEEM

Fietsdiefstal is een groot probleem. Hoe groot precies is niet bekend maar verschillende bronnen (Politiemonitor bevolking, CBS-Statline, Rai-vereniging) gaven de afgelopen jaren officiële schattingen tussen de 1.1 miljoen (Politiemonitor 2001) en 700.000 (CBS) gestolen fietsen per jaar.

In deze publicatie gaan we uit van de (conservatief ingeschatte) gegevens van het CBS in 2003<sup>1</sup>. Volgens die statistieken lag het aantal fietsdiefstallen in 2003 op 709.000. Dat betekent gemiddeld één fietsdiefstal per 45 seconden. Twee op de vijf diefstallen zijn fietsdiefstallen en één op de zeven van het totale aantal in Nederland gepleegde delicten is een fietsdiefstal. 5,5% van de Nederlanders van 15 jaar en ouder werd in 2003 minimaal één keer slachtoffer van fietsdiefstal. In 2003 werd van 239.000 fietsdiefstallen officieel aangifte gedaan, aldus het CBS. Dat betekent een landelijke aangiftebereidheid voor fietsdiefstal van nog geen 34%. Als voornaamste reden om geen aangifte te doen noemen gedupeerden 'politie doet toch niets' (29,5%), 'heeft geen zin' (25,3%) en 'niet ernstig genoeg' (23,9%). Fietsdiefstal vindt meestal in de eigen woongemeente van de slachtoffers plaats, slechts 9% daarbuiten. 45% van de fietsdiefstallen vindt zelfs in de eigen wijk of buurt plaats.

Kijken we specifiek naar de plaatsen (zie tabel), dan zien we dat bij het slachtoffer thuis de locatie met het hoogste risico op fietsdiefstal is (ruim 22%). NS-stations en bushaltes volgen op enige afstand (met bijna 14%). Verder vinden veel diefstallen plaats op straat, op werk of school, bij uitgaansgelegenheden en bij winkels.

FIETSDIEFSTAL NAAR DE PLAATS VAN HET VOORVAL 2003

BIJ SLACHTOFFER THUIS	22,3%	OP WERK, OP SCHOOL	10,0%
IN/BIJ ANDER WONING	6,0%	IN/BIJ WINKEL, WARENHUIS	10,0%
IN/BIJ CAFÉ, BAR, DISCO, RESTAURANT	11,5%	IN/BIJ SPORTACCOMODATIE	3,6%
OP STRAAT	11,9%	IN/BIJ PARK, STRAND, PARKING	1,7%
IN/BIJ STATION, BUSHALTE	13,7%	ELDERS	7,1%
IN TRAM, BUS, TREIN	2,1%		

Bron: CBS-Statline

<sup>1</sup> CBS-Statline

Kortom, zowel bij mensen thuis als op bijna alle bestemmingen waar veel fietsers naar toegaan, worden veel fietsen gestolen.

Fietsers nemen ook de nodige maatregelen om zich tegen fietsdiefstal te beschermen. Ruim 85% van de fietsbezitters heeft een veiligheidsslot, bijna 30% heeft zijn postcode in het fietsframe laten graveren en ruim 20% heeft een fietsregistratiekaart. Opvallend is dat slachtoffers van fietsdiefstal op hun huidige fiets vaker een veiligheidsslot hebben maar veel minder vaak hun postcode laten graveren of een fietsregistratiekaart hebben. Zij richten zich duidelijk meer op preventie en minder op opsporingsgerichte maatregelen.

## 1.2 GEVOLGEN VAN FIETSDIEFSTAL

Niet alleen het grote aantal gestolen fietsen zou als een probleem kunnen worden gedefinieerd, maar ook de daaruit voortvloeiende negatieve (maatschappelijke) effecten zijn verstrekkend. De gevolgen van fietsdiefstal zijn van zowel materiele (economische schade) als immateriële (sociale) aard.

### Economische schade

De directe economische schade als gevolg van fietsdiefstal is moeilijk te schatten. Het aantal fietsen dat jaarlijks gestolen wordt en de waarde van deze fietsen kennen een hoge mate van onzekerheid. We weten dat er vooral in studentensteden een circuit van fietsen bestaat met een geringe economische waarde die regelmatig worden gestolen. Anderzijds zijn het juist de dure fietsen die het risico lopen te worden gestolen door professionele dieven. De economische waarde van gestolen fietsen kan van gemeente tot gemeente erg variëren. In 1999 schatte het CBS<sup>2</sup> het gemiddelde schadebedrag per gestolen fiets op € 199,-. Bij een voorzichtige schatting van 709.000 gestolen fietsen per jaar in Nederland en een gemiddelde waarde van € 250,- bedraagt de directe economische schade door fietsdiefstal in Nederland nu jaarlijks 177 miljoen euro. Uitgaande van een gemiddeld aankoopbedrag van een nieuwe fiets (volgens de branche rond de € 535,-), bedraagt de schade zelfs 380 miljoen euro. Aangezien lang niet iedereen die slachtoffer is van fietsdiefstal een nieuwe fiets koopt, zal de daadwerkelijke economische schade ergens tussen deze bedragen in liggen.

De schade die verzekeringsbedrijven bij het uitkeren van schadevergoedingen oplopen is in deze berekening niet opgenomen. Hoewel deze bedrijfsinformatie van verzekeringsbedrijven vanuit bedrijfsbelangen niet openbaar zijn, gaat het zeker om miljoenen euro's op jaarbasis. Ondanks hoge premies, liggen de schadepercentages in sommige risicogebieden waarschijnlijk boven de 100%. De rentabiliteit van fietsdiefstalverzekeringen staat dan ook onder druk. Nog slechts enkele gespecialiseerde verzekeringsmaatschappijen bieden dit product aan.

Indirecte economische schade wordt vooral gevoeld door de rijwielhandel in de vorm van omzetverlies. Het hoge diefstalrisico weerhoudt veel mensen ervan een nieuwe fiets aan te schaffen. Men kiest er steeds vaker voor de oude fiets langer te gebruiken of om een tweede-

---

<sup>2</sup> Zie CBS-Statline

hands fiets aan te schaffen. Ook kiest men ervoor om minder geld aan een (nieuwe) fiets uit te geven. Er zijn zelfs signalen dat in bepaalde steden vrijwel geen dure (nieuwe) fietsen meer voor dagelijks gebruik verkocht worden. De omvang van deze schadepost valt moeilijk te schatten, maar ook hier gaat het zeker om tientallen miljoenen euro's per jaar.

Ook de kopers van fietsen leiden indirecte economische schade. Gezien het diefstalrisico vinden veel mensen bij het kopen van een (nieuwe) fiets het afsluiten van een fietsdiefstalverzekering geen overbodige luxe. Door het hoge risico zijn de premies echter ook hoog, in sommige regio's bijna een kwart van de aanschafprijs voor een verzekering van 3 jaar. Dat bedrag komt dus boven op de aanschafprijs van de fiets. Ook schaffen mensen (extra) dure sloten aan om hun fiets optimaal te beveiligen tegen diefstal. Als gevolg hiervan kiezen mensen voor of een goedkopere fiets wat omzetverlies voor de fietshandel betekent, of ze leiden koopkrachtverlies omdat ze meer geld aan hun fiets kwijt zijn door de hoge verzekeringspremie en dure sloten.

#### **Fietsgebruik, fietsbezit en verkeersveiligheid**

Door het grote aantal fietsdiefstallen wordt er minder gefietst. Vanwege het diefstalrisico kiezen mensen voor ander vervoermiddelen dan de fiets. Uit een enquête van de Fietsersbond onder bijna 5000 fietsers blijkt dat 45 procent van de ondervraagde fietsers de fiets af en toe thuis laat uit angst voor fietsdiefstal. Met name de stationsomgeving (28%) en het centrum (21%) zijn locaties waar mensen de fiets liever niet neerzetten. Dit vormt een aanzienlijke belemmering voor een verkeers- en vervoersbeleid dat het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto, met name op de korte afstand, wil bevorderen. Fietsdiefstal heeft daardoor een negatieve invloed op de bereikbaarheid, de doorstroming, leefkwaliteit, verkeersveiligheid, economie, gezondheid, maatschappelijke participatie, milieu en efficiënt ruimtegebruik, vooral in de steden.

Fietsers blijven vanwege het hoge diefstalrisico (veel) langer op hun oude fiets rijden, die ze veelal slecht onderhouden. Fietsen op een dergelijke fiets is veel minder comfortabel waardoor het fietsplezier negatief wordt beïnvloed. Deze negatieve associaties zijn slecht voor het imago van het fietsen. Ook hierdoor zullen mensen minder (gaan) fietsen. Door het gebruik van oude fietsen in het verkeer nemen bovendien de risico's op het gebied van verkeersveiligheid toe. Uit onderzoek naar de invloed van de kwaliteit van de fiets op ongevallen<sup>3</sup> blijkt dat zeven procent van de fietsers een mankement aan de fiets noemt als belangrijkste oorzaak van een ongeval. Acht procent van deze fietsers gaf aan dat het ongeval (misschien) voorkomen had kunnen worden als de fiets beter was onderhouden. Een indicatie van een negatief effect.

#### **Normen en waarden**

Het helen en stelen van een fiets wordt door delen van de samenleving en in het bijzonder onder jongeren in de grote steden niet (meer) als crimineel gedrag gezien. Dit wordt vooral ingegeven door het feit dat van henzelf vaak meermalen een fiets is gestolen. Steeds meer slachtoffers van fietsdiefstal hebben er weinig problemen mee om ook zelf een fiets te stelen of een gestolen

---

<sup>3</sup> Ing. C.C. Schoon: *Involed kwaliteit fiets op ongevallen*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Leidschendam, 1996.

fiets te kopen. Voor hen is fietsdiefstal bestaansroutine geworden. Ook de lage pakkans (stelen en helen) zal hierbij een rol spelen. Weinig of geen aandacht voor fietsdiefstal leidt derhalve tot erosie van normen en waarden.

Juist deze erosie van normen en waarden als gevolg van fietsdiefstal is vervolgens zelf weer een belangrijke oorzaak van fietsdiefstal. Vooral verslaafde fietsendieven profiteren van het feit dat mensen in toenemende mate het kopen van een gestolen fiets als 'normaal' en 'acceptabel' zijn gaan beschouwen: het bestaan van een aanzienlijke afzetmarkt voor gestolen fietsen stimuleert het aanbod.

### **Veiligheidsbeleving van de bevolking en het imago van gemeente en politie**

Fietsdiefstal is een veel voorkomend delict dat vaak op brutale wijze, openlijk en op klaarlichte dag wordt gepleegd. Voor veel (jonge) mensen is fietsdiefstal een eerste confrontatie met criminaliteit en vaak wordt men er met enige regelmaat mee geconfronteerd. Dat kan doordat men zelf slachtoffer wordt van fietsdiefstal, een fietsendief aan het werk ziet, een gestolen fiets krijgt aangeboden of wordt geconfronteerd met opengebroken sloten. De door burgers ervaren onmacht om iets tegen fietsdiefstal te doen en het straffeloos laten van fietsdiefstal heeft een kwalijk effect op de veiligheidsbeleving. Criminaliteit wordt daardoor ervaren als iets wat iedereen altijd kan overkomen. Het imago van de gemeente als eerstverantwoordelijke voor de veiligheid in de openbare ruimte en van de politie als organisatie die de burger beschermt bij overlast, onveiligheid en criminaliteit wordt daarmee schade toegebracht.

Onvoldoende, slecht onderhouden, vervuilde en kwalitatief slechte fietsparkeervoorzieningen op straat en onvoldoende gebouwde, bewaakte fietsparkeervoorzieningen leiden vaak tot een chaotische aanblik op plekken waar veel fietsen worden gestald. In sommige gevallen is er zelfs sprake van overlast door her en der gestalde fietsen die de doorgang belemmeren. Dit draagt bij tot een beeld van verloedering en zorgt bij alle verkeersdeelnemers, zowel de fietsers zelf als bijvoorbeeld voetgangers, voor grote ergernis. Negatieve beeldvorming over de betreffende locatie is vaak het gevolg. Bovendien is het slecht voor het imago van de gemeente als hoeder van de kwaliteit van de openbare ruimte.

### **1.3 OORZAKEN VAN HET PROBLEEM**

Fietsdiefstal is niet alleen een omvangrijk probleem met verstrekkende negatieve effecten, het is ook een complex probleem met vele oorzaken.

#### **Het ontbreken van een heldere (landelijke) aanpak**

Voor een effectieve aanpak van fietsdiefstal is een heldere en gecoördineerde aanpak op alle fronten noodzakelijk. Dat betekent goed op elkaar afgestemde activiteiten in de gehele keten van preventie - identificatie - aangifte - registratie - opsporing - handhaving - terugbezorging zodat de onderdelen van de aanpak elkaar versterken.

Gemeente en politie kunnen lokaal veel doen, maar lopen bij een deel van hun werk tegen problemen aan. In het verleden zijn veelal daarop pogingen stukgelopen om fietsdiefstal lokaal aan te pakken. Alleen andere partijen kunnen die problemen oplossen en daarvoor is



een gecoördineerde landelijke aanpak noodzakelijk. Het blijkt echter niet eenvoudig te zijn een dergelijke aanpak vorm te geven. Jarenlang heeft de politiek weinig prioriteit gelegd bij veelvuldig gepleegde en relatief kleine vergrijpen zoals fietsdiefstal.

Gelukkig lijkt hierin nu een kentering te komen. In het Integraal Veiligheidsprogramma uit 1999 stelt het kabinet zich tot doel het aantal fietsdiefstallen terug te dringen. En het Veiligheidsprogramma van 2002 legt de prioriteiten bij de aanpak van criminaliteit en overlast in de publieke ruimte en bij de aanpak van de zogenaamde veelplegers. Dit beleid is afgestemd met politie en Openbaar Ministerie.

Er bestaan echter nog steeds problemen en de rijksoverheid richt zich samen met anderen op het creëren van landelijke randvoorwaarden voor een effectieve aanpak van fietsdiefstal op lokaal niveau. De belangrijkste problemen die moeten worden opgelost zijn:

- Ontbreken van een goed en eenvoudig toegankelijk landelijk register van gestolen fietsen.
- Ontbreken van een unieke en goed afleesbare identificatie op fietsen.
- Verdwijnen van de verplichte fietsenberging uit het bouwbesluit.
- Lage registratiegraad van gestolen fietsen.
- Gebrekkige beveiliging van de fiets.

#### **Gebrek aan kennis bij fietsers**

Lang niet alle fietsbezitters hebben goed inzicht in de risico's van fietsdiefstal. De meeste fietsers weten wel dat stations risicovolle locaties zijn en dat 's nachts bij uitgaanscentra nog wel eens fietsen verdwijnen. Slecht weinigen realiseren zich dat veel fietsen gewoon in de woonomgeving worden gestolen, dat zelfs de meeste fietsdiefstallen overdag plaatsvinden en dat drukke locaties vaak risicovoller zijn omdat fietsendieven dan onopvallender kunnen opereren.

Ook weten fietsers vaak niet hoe ze zich tegen de risico's van fietsdiefstal of schuldheiling kunnen beschermen. Ze hebben veelal onvoldoende kennis van goede sloten of van de wijze waarop een fiets op een goede manier moet worden vastgezet. Daarnaast realiseren ze zich niet dat het kopen van een fiets buiten de vakhandel om een hoog risico met zich meebrengt dat deze gestolen is. Verder registreren slechts weinig mensen voldoende/afdoende de kenmerken van hun fiets zoals merk, model, kleur en framenummer, zodat een aangifte van fietsdiefstal te weinig houvast biedt voor opsporingsactiviteiten.

Ten slotte is bij de meeste fietsers niet bekend dat fietsdiefstal of het in bezit hebben van een gestolen fiets kan leiden tot een strafblad met daaraan gekoppeld maatschappelijke gevolgen. Ook het kopen van een fiets van een onbekende op straat, in het café of via een advertentie in de krant beschouwt het Openbaar Ministerie vaak als schuldheiling en dus strafbaar (de koper had kunnen weten dat het mogelijk om een gestolen fiets ging).

#### **Gebrek aan goede stallingen en rekken**

Fietsers beschikken lang niet altijd over voldoende en veilige fietsparkeer- en stallingvoorzieningen, zowel bij de woning als bij de bestemmingen waar men met de fiets naar toe wil.

Het ontbreken hiervan betekent dat fietsers niet goed in staat zijn hun fiets te beschermen tegen fietsdiefstal. Gebrek aan voldoende en veilige stallingen en rekken is dan ook een belangrijke oorzaak van fietsdiefstal. Integraal fietsparkeerbeleid staat bij de meeste gemeenten nog in de kinderschoenen. Fietsdiefstalbestrijding is in het fietsparkeerbeleid één van de doelstellingen, maar vaak niet de belangrijkste.

Lang niet alle woningen in Nederland hebben de beschikking over een goed bereikbare, toegankelijke of voldoende veilige fietsenberging. Dit geldt vooral voor woningen in oude wijken in de grote steden en veel naoorlogse hoogbouwcomplexen. Doordat het bovendien ontbreekt aan alternatieven zoals bijvoorbeeld fietstrommels en buurtstallingen, moeten fietsen op straat worden geparkeerd. Daar zijn echter meestal onvoldoende goede rekken aanwezig waarin de fiets op een zo veilig mogelijke manier kan worden gestald. Inmiddels is in het Bouwbesluit de verplichting tot het realiseren van een fietsenberging voor nieuwbouwwoningen afgeschaft. Dat zal in de toekomst kunnen leiden tot gelijksoortige problemen als momenteel in oude wijken in de grote steden.

Daarnaast ontbreekt het aan de bestemmingskant vaak aan voldoende en veilige fietsparkeer- en stallingvoorzieningen. Op veel risicovolle locaties waar veel fietsers komen ontbreekt de mogelijkheid de fiets bewaakt te stallen of de stallingcapaciteit is onvoldoende. Bovendien vinden veel fietsers de tarieven te hoog. Ook bij scholen en werklocaties ontbreekt vaak een beveiligde (afgesloten) stallingvoorziening of is de capaciteit ontoereikend. Verder wordt bij onbewaakte fietsparkeervoorzieningen vaak onvoldoende rekening gehouden met de behoefte van fietsers bij belangrijke bestemmingen en publieksaantrekkende voorzieningen: onvoldoende capaciteit en/of rekken en klemmen van onvoldoende kwaliteit (met name aanbindmogelijkheden) of op de verkeerde plaats. Gevolg is dat fietsers noodgedwongen hun fiets onbewaakt in de publieke ruimte achterlaten zonder de mogelijkheid door middel van sloten de fiets optimaal tegen diefstal te beveiligen.

Ook indien wel voldoende en voldoende veilige fietsparkeer- en stallingvoorzieningen aanwezig zijn, is dat vaak bij veel fietsers onbekend. Zo weten veel fietsers niet hoe ze de aanbindmogelijkheid van fietsparkeervoorzieningen moeten gebruiken om zich optimaal tegen fietsdiefstal te beschermen, zijn bewaakte stallingen bij bestemmingen bij veel fietsers onbekend, zijn regelingen voor het aanvragen van bijvoorbeeld buurtstallingen of fietstrommels niet helder, enz. Kortom, er is sprake van een communicatieprobleem.

#### **Gebrek aan aandacht van politie en justitie**

Hoewel fietsdiefstal een delict is waarmee burgers al jarenlang veelvuldig worden geconfronteerd, is de aandacht hiervoor bij politie en justitie (openbaar ministerie) beperkt gebleven. Gedurende een groot aantal jaren is er door deze beide instanties niet vaak opgetreden tegen op grote schaal gepleegde en relatief kleine vergrijpen zoals fietsdiefstal. De houding van politie en justitie ten aanzien van fietsdiefstal, door sommigen getypeerd als gedoogbeleid<sup>4</sup>, heeft het beeld versterkt dat fietsdiefstal er nu eenmaal bij hoort.

---

<sup>4</sup> Projectgroep Fietsdiefstalpreventie Amsterdam: Werkprogramma Fietsdiefstalpreventie 2002 - 2006, Amsterdam, 2002.

Slachtoffers hebben het gevoel op weinig bescherming en inzet van politie en justitie te kunnen rekenen. Dieven worden maar zelden op heterdaad betrapt. Het beeld dat fietsdiefstal nou eenmaal tot de ongemakken van het leven hoort heeft geleid tot een zekere maatschappelijke acceptatie van het probleem met onder andere een lage aangiftebereidheid van fietsdiefstal als gevolg. Veruit de belangrijkste reden voor mensen om geen aangifte te doen van fietsdiefstal is dan ook dat men van mening is dat het toch geen zin heeft. Overigens is voor veel mensen de enige reden om wel aangifte te doen van fietsdiefstal de verplichting voor de verzekeringsclaim.

De politie weet over het algemeen goed op welke locaties veel fietsen worden gestolen en kent zelfs vaak de identiteit van de 'beroepsfietsendieven'. Maar ondanks dat en de prioriteit voor de aanpak van veelplegers en criminaliteit in de publieke ruimte in het huidige veiligheidsbeleid komt de aanpak van fietsdiefstal moeizaam van de grond. Fietsdiefstal is een delict met een lage opsporingsindicatie en valt vaak buiten de prioriteiten van de politie voor de aanpak van specifieke delicten. Bovendien is door de lage aangiftebereidheid strafvervolgning van vermoedelijke daders moeilijk. Als een persoon wordt aangetroffen met een fiets waarvan het vermoeden bestaat dat deze is gestolen – bijvoorbeeld omdat er een geforceerd slot aan de fiets bevestigd is – is strafvervolgning wegens diefstal of heling onmogelijk. Van de diefstal wordt vervolgens geen aangifte gedaan.

Door de lage prioriteit is het opsporingspercentage bij fietsdiefstal extreem laag. Dat effect wordt versterkt door de lage aangiftebereidheid. Meestal ontbreekt het de politie aan essentiële gegevens over gestolen fietsen, zoals framenummer, postcode, slotnummer, chipnummer, merk model en/of kleur van de fiets. Dit betekent dat door de gemeente of politie in beslag genomen fietsen waarvan het vermoeden bestaat dat deze zijn gestolen, niet kunnen worden terugbezorgd aan hun rechtmatige eigenaar.

Door het ontbreken van aangiften en het ontbreken van essentiële, unieke beschrijvende kenmerken van de fiets in de aangiften wordt lang niet overal in beslag genomen fietsen gecontroleerd op diefstal. Daarbij wordt alleen gekeken worden naar de aangiften uit de eigen politieregio. Door de slechte toegankelijkheid van de aangiftegegevens uit ander politieregio's worden deze vaak niet geraadpleegd.

#### **Beperkte beveiligingsmogelijkheden van de fiets zelf**

Een effectieve strategie om diefstal van fietsen te voorkomen zou zijn er voor te zorgen dat door technische voorzieningen gestolen fietsen makkelijk opspoorbaar zijn of hun marktwaarde verliezen. Dergelijke maatregelen hebben vooral een preventieve werking vanwege de grotere pakkans en de beperkte mogelijkheden gestolen fietsen af te zetten. De noodzakelijke technische maatregelen door fietsfabrikanten blijven vooralsnog uit.

De opspoorbaarheid van gestolen fietsen is momenteel een probleem. Fietsen zijn niet allemaal voorzien van een uniek en onuitwisbaar framenummer: bij sommige fietsen ontbreekt het

framenummer in het geheel, bij sommige merken zit het framenummer op een sticker en vaak zijn er meerdere fietsen met hetzelfde framenummer in omloop. Bovendien zit het framenummer vaak op een moeilijk afleesbare plek (zoals onder de trapas). Inmiddels worden wel veel nieuwe fietsen voorzien van een chip (tag). Deze zit echter in het slot en wordt dus na een diefstal samen met het opengebroken slot van de fiets verwijderd. Bovendien zijn tag-readers niet te koppelen aan fietsdiefstalbestanden. De politie zet de tag-readers momenteel dan ook niet in de strijd tegen fietsdiefstal.

Het doorbreken van de beveiliging van een fiets heeft geen invloed op de bruikbaarheid van de fiets. Fietsloten zijn extern en het openbreken ervan beïnvloedt de marktwaarde van de fiets niet omdat na de diefstal geen van de voor het fietsen vitale onderdelen ontbreken of kapot zijn. Een fietsendief kan dus gebruik maken van het gestolen object om zich uit de voeten te maken en kan de fiets zonder bewerking (reparatie) weer van de hand doen. Ontwerpinnovaties waardoor onderdelen bij het openbreken kapot moeten worden gemaakt (bijvoorbeeld trapassloten) of waardoor eigenaren vitale onderdelen bij zich kunnen houden (zoals is gebeurd bij de frontjes van de autoradio's) laten op zich wachten en hebben geen prioriteit bij de fabrikanten.

#### 1.4 DADERS

Ook op fietsdiefstal zijn de economische wetten van vraag en aanbod van toepassing. Dat betekent dat als we praten over daders bij fietsdiefstal niet alleen gekeken moet worden naar fietsendieven, maar ook naar mensen die deze gestolen fietsen (willen) kopen: de helers.

##### Fietsendieven

Voor een gerichte en effectieve aanpak van fietsdiefstal is inzicht in de daderprofielen van fietsendieven noodzakelijk. Uit onderzoek blijkt dat er vier typen fietsendieven te zijn<sup>5</sup>.

- Incidentele fietsendieven stelen hoofdzakelijk voor eigen gebruik. In hun hele leven stelen ze één of enkele fietsen.
- Gelegenheidsdieven stelen over het algemeen ook voor eigen gebruik. Ze richten zich op 'gewone' stadsfietsen waarvan ze de sloten zonder al te veel moeite kunnen openbreken.
- Fietsendieven met een drugsverslaving stelen voornamelijk 'gewone' stadsfietsen en zijn ze zeer bekwaam in het openbreken van sloten. In tegenstelling tot professionele fietsendieven gebruiken zij daarvoor eenvoudig gereedschap. Ze hebben zich meestal gespecialiseerd in het kraken van bepaalde type sloten en bij voldoende keuze laten de dieven de rest staan. Verslaafden verkopen de gestolen fietsen vaak voor weinig geld op straat om direct hun verslaving te kunnen bekostigen.
- Professionele dieven stelen voornamelijk mooie, dure en trendy fietsen. Ze gebruiken hiervoor relatief zwaar gereedschap als een betonschaar, of nemen de fiets afgesloten mee naar huis en openen het slot daar met een slijptol. Professionele fietsendieven laten zich niet of nauwelijks beïnvloeden door het aantal of soort sloten waarmee een fiets op slot staat. De gestolen fietsen worden afgezet bij beroepshelers, of binnen een 'via-via netwerk' van familie en kennissen.

---

<sup>5</sup> Regioplan: Fietsdiefstal, onderzoek naar de dagelijkse praktijk van fietsendieven, Amsterdam, 1995.

In hoeverre preventieve maatregelen effect hebben op het slachtofferschap van fietsdiefstal hangt erg af van het type fietsendief. Uit bewaakte fietsenstallingen worden weinig fietsen gestolen. Het gebruik van goede sloten, het gebruik van meer dan een slot en het vastzetten aan de vaste wereld werkt vooral preventief bij de incidentele, de gelegenheids- en de verslaafde fietsendieven. Zij zoeken in eerste instantie naar fietsen die met één of meer relatief zwakke sloten zijn afgesloten. Sociale controle blijkt alleen een preventieve invloed te hebben op incidentele fietsendieven en op een deel van de gelegenheidsdieven, namelijk de jongeren die regelmatig een fiets stelen als ze en avondje uit zijn geweest en geen eigen vervoer hebben. Verslaafden, professionele dieven en de overige gelegenheidsdieven trekken zich nauwelijks iets aan van de aanwezigheid van voorbijgangers.

### Heling

Helers worden in hetzelfde onderzoek<sup>6</sup> onderscheiden in gelegenheids- en incidentele helers enerzijds en beroeps- en gewoontehelers anderzijds.

Gelegenheids- en incidentele helers - kopen een gestolen fiets voor eigen gebruik. Veel mensen beschouwen deze vorm van heling niet (meer) als crimineel gedrag. Deze helers zijn echter wel degelijk strafbaar als er sprake is van opzet- of schuldheling, dat wil zeggen dat men wist of had kunnen (moeten) weten dat men een gestolen fiets kocht. In Harderwijk, waar de afgelopen jaren de bezitters van gestolen fietsen stelselmatig zijn opgepakt voor verhoor, bleek de fiets veelal gekocht van een 'onbekende' op straat, in café, op vrijmarkt/zwarte markt, via een advertentie in supermarkt/krant of van een collega. Buiten de aanhouding en het verhoor door de politie, werd de fiets in beslag genomen, kregen de verdachten in veel gevallen ook een boete wegens schuldheling (tussen € 100 en € 300) en dus een strafblad.

Gezien de huidige omvang van fietsdiefstal bestaat het vermoeden<sup>7</sup> dat er sprake is van enige vorm van georganiseerde criminaliteit. Misschien niet in de vorm van de letterlijke definitie<sup>8</sup>, maar het laten verdwijnen van honderdduizenden fietsen per jaar in de illegaliteit kan niet plaatsvinden zonder enige vorm van organisatie en planning. Het lijkt er op dat er een vast circuit van beroepshelers is die kans zien de gestolen fietsen collectief af te zetten, al dan niet deels in het buitenland. Het blijft echter bij speculatie.

Niet bevorderlijk voor de aanpak van heling is de beperkte controle en registratie van tweedehands fietsen. Rijwielhandelaren zijn door de overheid verplicht een register bij te houden van tweedehands fietsen die zij in- en verkopen. Dit register bestaat uit een cahier met genummerde en geparafeerde pagina's waarop aankopen en verkopen worden geregistreerd, inclusief kenmerken van de verhandelde fietsen en persoonskenmerken van de verkopers van fietsen,

---

<sup>6</sup> Zie 5

<sup>7</sup> Onder andere Projectgroep Fietsdiefstalpreventie Amsterdam 2002, Regioplan 1995.

<sup>8</sup> Er is sprake van georganiseerde criminaliteit indien groepen die primair gericht zijn op illegaal gewin systematisch misdaden plegen met ernstige gevolgen voor de samenleving, en in staat zijn deze misdaden op betrekkelijk effectieve wijze af te schermen (Parlementaire Commissie Opsporingsmethoden, 1996).

inclusief nummers van identiteitsbewijzen. Volgens overheidsvoorschrift moet dit register regelmatig worden gecontroleerd. Uit onderzoek van de Fietsersbond blijkt dat deze registratie bij de meeste rijwielhandelaren niet op orde is en dat controle niet of nauwelijks plaatsvindt. Een simpele controle van gegraveerde postcodes op tweedehands fietsen in fietswinkels leerde bovendien dat een deel van deze fietsen gestolen was en zelfs ook deels aangegeven bij de politie<sup>9</sup>.

Tenslotte wordt zoals eerder opgemerkt lang niet overal door gemeentelijke diensten, politie en stallinghouders gevonden of in beslag genomen fietsen goed onderzocht op diefstal. Veel van deze fietsen worden vervolgens weer in omloop gebracht door veilingen of verkoop aan vaste handelaren.

### 1.5 CONCLUSIES

Fietsdiefstal is een groot probleem. Zowel wat betreft de omvang als de maatschappelijke gevolgen. Uitgaande van onderzoek van het CBS werden er in 2003 709.000 fietsen gestolen in Nederland. Daarmee is één op de zeven van het totaal in Nederland gepleegde delicten een fietsdiefstal. Naast de aanzienlijke economische schade, leidt fietsdiefstal tot lager fietsgebruik, erosie van normen en waarden en draagt bij aan het gevoel van onveiligheid. Angst voor fietsdiefstal is een belangrijke reden voor mensen bepaalde ritten niet met de fiets te doen. Velen beschouwen het stelen van een fiets of het kopen van een gestolen fiets niet meer als een misdaad. Ten slotte is fietsdiefstal een delict waarmee mensen met enige regelmaat worden geconfronteerd zonder dat ze het gevoel hebben dat politie en gemeente serieus proberen hen daartegen te beschermen.

Dat rechtvaardigt een voortvarende aanpak van fietsdiefstal. Op nationaal niveau door ervoor te zorgen dat barrières voor een effectieve lokale aanpak worden weggenomen. Op lokaal niveau door het aantal fietsdiefstallen terug te dringen en door gestolen fietsen bij de oorspronkelijke eigenaars terug te bezorgen.

Op lokaal niveau lopen er ook sinds enkele jaren enkele interessante en succesvolle initiatieven die zich richten op verschillende oorzaken van fietsdiefstal en/of verschillende dadergroepen.

We noemen er hier enkele:

- Het verbeteren van de bewaakte en onbewaakte stallingmogelijkheden voor fietsen mag zich de afgelopen jaren in een toenemende belangstelling van zeer vele gemeenten verheugen. Uit de evaluatie van het stallingbeleid in Apeldoorn blijkt dat dit een succesvol wapen kan zijn in de strijd tegen fietsdiefstal.
- In Harderwijk sporen de stadswachten gestolen fietsen op en bezorgen die terug bij de rechtmatige eigenaar. De helers worden opgepakt en gestraft waardoor de 'afzetmarkt' voor gestolen fietsen verpest wordt. Dit heeft geleid tot een daling van de aangiften. In Groningen hebben in 2004 de buurt- en jeugdagenten met een degelijke aanpak 500 gestolen fietsen terugbezorgd en zijn er meer dan 200 helers beboet door justitie.

---

<sup>9</sup> Vogelvrije Fietser, juli/augustus 2002

- Amsterdam kent een gedragscode voor gebruikte fietsen voor rijwielhandelaren en controleert hun in- en verkoopregisters.
- Verschillende steden treden steeds voortvarender op tegen (bekende) veelplegende fietsendieven en deze verdwijnen voor langere tijd in de gevangenis.
- De Fietsersbond geeft tijdens de introductie in verschillende steden eerstejaars studenten voorlichting over fietsdiefstal en heling. Met de cursus 'Hoe steel ik een fiets' leren de studenten hoe ze hun fiets het best op slot kunnen zetten en welke sloten goed en minder goed zijn.
- De Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale (AFAC) controleert alle gevonden en in beslag genomen fietsen op diefstal. Niet opgehaalde fietsen worden voorzien van een unieke identificatiecode alvorens ze worden verkocht aan de vakhandel.

Kortom, succesvolle maatregelen tegen fietsdiefstal op verschillende thema's blijken in de praktijk mogelijk en effectief. Uitgebreide informatie over goede voorbeelden van maatregelen en projecten in bovenstaande en andere gemeenten zijn te vinden via [www.fietserbond.nl](http://www.fietserbond.nl) en [www.hetccv.nl](http://www.hetccv.nl).





# FIETSDIEFSTAL EN DE RIJKSOVERHEID

## HOOFDSTUK 2

De aanpak van fietsdiefstal dient aan te sluiten bij de trends en het beleid op het gebied van veiligheid in Nederland. Alleen dan blijft de aanpak succesvol overeind bij alle relevante partijen en over langere termijn.

### 2.1 VEILIGHEIDSPROGRAMMA VAN DE RIJKSOVERHEID

Het kabinet heeft de kern van haar veiligheidsbeleid neergelegd in het veiligheidsprogramma 'Naar een veiliger samenleving'<sup>10</sup>. Dit beleid richt zich vooral op de aanpak van criminaliteit en overlast in de publieke ruimte. Op het gebied van opsporing en handhaving ligt de prioriteit bij de (jeugdige) veelplegers. De regering wil deze groep sneller aanpakken, langduriger te detineren en voorzieningen te creëren die moeten leiden tot vermindering van recidive. Op het terrein van toezicht en preventie ligt de prioriteit bij de openbare ruimte. Dit vooral ter ondersteuning van een breder beleid gericht op de bevordering van een veilige leefomgeving. Ook andere partijen naast de overheid zoals burgers en bedrijven krijgen hierin van het kabinet een belangrijke rol toebedeeld.

Het kabinet streeft in haar beleid naar een vermindering van criminaliteit en overlast in de publieke ruimte met circa 20 tot 25% in de periode 2003 - 2006. In het Landelijk Kader Nederlandse Politie 2003 - 2006<sup>11</sup> is dat verder uitgewerkt: 40.000 meer rechtbankzaken door de politie aangeboden aan het Openbaar Ministerie en 180.000 extra boetes en transacties die volgen uit staandhoudingen. Deze afspraken zijn vertaald in regionale convenanten met alle corpsbeheerders. Daarnaast bevatten deze regionale convenanten aanvullende afspraken.

### 2.2 PREVENTIE, TOEZICHT, STRAFRECHTELIJKE HANDHAVING EN OPSPORING

#### Preventie

Het veiligheidsbeleid gaat primair uit van het voorkomen van criminaliteit; preventie dus. Om het gedrag van (potentiële) daders te beïnvloeden kan preventie zich richten op de geneigdheid, de bereidheid en de mogelijkheid om criminaliteit te plegen.

<sup>10</sup> Ministerie van Justitie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: Naar een veiliger Samenleving, Den Haag, oktober 2002.

<sup>11</sup> Dit convenant is namens de regering ondertekend door de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de minister van Justitie en namens de politie door alle 25 corpsbeheerders.

- Bij de geneigdheid tot crimineel gedrag richt preventiebeleid zich op de algemene instelling van potentiële daders en de mate waarin bepaald crimineel gedrag als 'normaal' wordt beschouwd.
- Bij de bereidheid om tot het plegen van strafbare feiten over te gaan richt het preventiebeleid zich op het beïnvloeden van de afweging van potentiële daders en het verhogen van drempels om tot crimineel gedrag over te gaan.
- Preventieve maatregelen gericht op het beperken of wegnemen van de mogelijkheid tot crimineel gedrag, richten zich voor al op fysieke maatregelen zoals het aanbrengen van beveiliging, inrichting van de ruimte en de organisatie van de toegankelijkheid van de (semi-) openbare ruimte.

Het gaat bij preventie vooral om situaties waarin de gelegenheid tot overtreding gemakkelijk geboden zo niet bevordert wordt en waar dus vooral 'gelegenheidsdelinquenten' zijn. Of om situaties waar de criminaliteit situationeel gebonden is en waar dus de inrichting van het gebied of de locatie de overtreding vergemakkelijkt of bevordert.

Burgers, bedrijven en organisaties (inclusief de overheid zelf) zijn volgens het veiligheidsbeleid in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor het voorkomen van slachtofferschap wanneer er sprake is van overzienbare risico's die met redelijke middelen inzet kunnen worden bestreden. De verantwoordelijkheid voor 'zelfbescherming' kan echter niet zover gaan, dat daarmee de volledige deelname aan het maatschappelijk leven onmogelijk wordt<sup>12</sup>.

Daarnaast draagt het openbaar bestuur een belangrijke verantwoordelijkheid bij de preventie van criminaliteit. Het betreft dan vooral de inrichting van de openbare ruimte, de inzet van bestuurlijke instrumenten als vergunningverlening, bestemmingsplannen, APV en de inzet van handhavingambtenaren, stadswachten en/of toezichthouders.

### Toezicht

Het voornaamste doel van toezicht in het veiligheidsbeleid is het herwinnen van het gezag in het publieke domein door intensiever toezicht, intensievere handhaving en een duidelijke normstelling<sup>13</sup>. De burger moet zien en ervaren dat regels, in het bijzonder met betrekking tot vormen van overlast en verstoring van de openbare orde die te typeren zijn als 'kleine ergernissen', consequent worden gehandhaafd. Een stringente handhaving van normen vormt een essentiële voorwaarde voor de effectiviteit van een integrale aanpak en gebiedsgebonden veiligheidszorg.

Toezicht op het naleven van de regels in de openbare ruimte is primair een taak van de politie, daarbij eventueel ondersteund door (gemeentelijke) bijzondere opsporingsambtenaren (BOA's), toezichthouders of stadswachten. De politie zal de komende jaren meer nadruk leggen op het consequent handhaven van regels en gaat burgers actiever aanspreken op overtreding daarvan. Alleen hierdoor behoudt en versterkt de politie het voor de uitoefening van haar functie noodzakelijke vertrouwen van de burger<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Openbaar Ministerie: *Perspectief op 2006*, Den Haag, 2002

<sup>13</sup> Landelijk Kader Nederlandse Politie 2003 - 2006, algemene toelichting op artikel 3.

<sup>14</sup> Landelijk Kader Nederlandse Politie 2003 - 2006, toelichting op de resultaatafspraken artikel 3 sub f

### Opsporing

In de 'Aanwijzing voor de opsporing'<sup>15</sup> geeft het Openbaar Ministerie richtlijnen over de minimale opsporingsinspanningen van de politie bij vermoedelijke strafbare feiten. Uiteraard kan regionaal en lokaal gekozen worden voor een hogere inzet bijvoorbeeld bij bepaalde delicten of in bepaalde gebieden of wijken. De benedengrenzen van de aanwijzing kunnen echter volgens het Openbaar Ministerie niet terzijde worden geschoven.

Dat betekent dat bij een bekende verdachte de politie altijd opsporingshandelingen moet verrichten (aanhouding, opmaken proces-verbaal). Dat is het geval bij betrapting op heterdaad, wanneer de identiteit van de verdachte door getuigen onmiddellijk bekend is, dan wel als zodanige informatie voorhanden is dat de verdachte met weinig inspanning kan worden gevonden.

Gerichte opsporing komt pas in beeld bij ingrijpende strafbare feiten met grote materiele schade. Echter ook bij een geringe materiele schade kan er toch een dwingende reden zijn om een verder gaande opsporingsinspanning te verrichten. Het Openbaar Ministerie onderscheidt drie van die redenen: evidente inbreuk op persoonlijke integriteit, extreme modus operandi (werkwijze) en onderdeel van een expliciet patroon.

### Strafrechtelijke handhaving

Strafrechtelijke handhaving is het aangewezen middel indien de criminaliteit aan specifieke personen of groepen is gebonden. Deze richt zich haast per definitie op degenen die zich bewust toeleggen op het plegen van delicten en dus bewust door de preventie heen breken. Met de rationele keuze voor de concentratie van strafrechtelijke aandacht op persoonsgebonden criminaliteit komen vanzelfsprekend de veelplegers in beeld: bij hen is potentieel een grote winst te behalen. Het Openbaar Ministerie zal bij de aanpak van extreme veelplegers straffen vorderen die vooral de (tijdelijke) beveiliging van de samenleving tot doel hebben, door insluiting of specifieke vormen van toezicht of gedragsbeperking<sup>16</sup>.

Inmiddels zijn twee maatregelen gerealiseerd voor de aanpak van overlast door veelplegers. In de eerste plaats de maatregel van plaatsing in een Inrichting voor Stelselmatige Daders (ISD) voor de categorie die zich veelvuldig aan kleine criminaliteit schuldig maakt, maar waarvan de strafbaarheid onvoldoende is om een langere vrijheidsstraf te rechtvaardigen. In de tweede plaats de Maatregel Strafrechtelijke Opvang Verslaafden (SOV) voor criminele verslaafden die opname in een SOV-instelling mogelijk maakt voor maximaal twee jaar.

Een dergelijke repressieve onschadelijkmakingsstrategie kan, indien voldoende selectief toegepast, tot een reductie van de criminaliteit leiden. Maar dat effect geldt slechts zolang de

---

<sup>15</sup> Deze aanwijzing voor de opsporing is opgesteld door het College van procureurs-generaal en bekrachtigd door de minister van Justitie.

Hij is per 1 maart 2003 in werking getreden.

<sup>16</sup> Een en ander valt te lezen in 'Perspectief op 2006', waarin het Openbaar Ministerie in november 2002 de visie op het strafrechtelijke handhavings-beleid heeft neergelegd.

repressie voortduurt: van dergelijke maatregelen mag geen enkele recidiveverminderende werking op langere termijn worden verwacht. Bij deze groep veelplegers is repressie de beste preventie.

Voor de categorie verslaafde veelplegers leiden experimentele programma's voor vrije verstrekking en methadon wellicht ook tot een afname van fietsdiefstal. Daardoor vervalt voor deze groep namelijk de 'noodzaak' met het stelen van fietsen hun verslaving te financieren.

### 2.3 LANDELIJKE WERK GROEP AANPAK FIETSDIEFSTAL

In het Integraal Veiligheidsprogramma van september 1999 is de aanpak van fietsdiefstal benoemd tot één van de prioriteiten in het landelijk veiligheidsbeleid. Als belangrijke redenen voor deze prioritering wordt genoemd dat fietsdiefstal een belemmering vormt voor het gebruik van de fiets en dat het niet bestrijden van fietsdiefstal erosie van waarden en normen tot gevolg heeft. Hoewel de aanpak van fietsdiefstal op lokaal niveau dient vorm te krijgen, is een werkgroep<sup>17</sup> geïnstalleerd om op landelijk niveau randvoorwaarden te creëren en belemmeringen weg te nemen voor het succesvol terugdringen van fietsdiefstal.

In april 2004 presenteert de werkgroep een actieplan. Op vijf thema's wordt actie ondernomen.

#### 1 Preventie

- In het Politiekeurmerk Veilig Wonen® zijn de eisen voor nieuwbouw en bestaande bouw aangepast zodat ze beter bijdragen aan de preventie van fietsdiefstal (onder andere een verplichte veilige fietsenberging, toepassen FietsParKeur-systemen<sup>18</sup>, betere inbraakwerendheid van bergingen, schuren en garages). Het nieuwe eisenpakket geldt per 1 januari 2005.
- De mogelijk negatieve effecten voor fietsdiefstal door het wegvallen van de eis in het bouwbesluit voor een berging bij woningen worden bij de algemene evaluatie in 2005 in kaart gebracht.

#### 2 Identificatie van fietsen verbeteren

- Het probleem dat fietsen niet voorzien zijn van een uniek en onuitwisbaar kenmerk wordt nog nader onderzocht. Zo is de kwaliteit van framenummers nog eens goed tegen het licht gehouden, wordt in Amsterdam een proef uitgevoerd met chips (tags) in bestaande fietsen en wordt door het Nederlands Politie Instituut bekeken wat de eisen zijn aan readers om tags uit te lezen.

#### 3 Vereenvoudiging aangifte

- Vanaf 1 januari 2005 is digitale aangifte van een fietsdiefstal, waarbij de dader onbekend is, in alle politieregio's mogelijk via [www.politie.nl](http://www.politie.nl).

<sup>17</sup> De werkgroep staat onder leiding van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en verder nemen deel de ministeries van Justitie en van Verkeer en Waterstaat, de politie, de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, de RAI Vereniging, de ANWB, de BOVAG, het Verbond van Verzekeraars, de Vereniging Nederlandse Gemeenten, de Fietsersbond en het CCV.

<sup>18</sup> FietsParKeur is een keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen aan de hand van een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert. FietsParKeur is een initiatief van de Fietsersbond, in samenwerking met Fipavo, de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsenrekken. FietsParKeur stelt eisen aan: gemak bij het plaatsen van een fiets, gemak bij het vastzetten van een fiets; kans op letsel bij de gebruiker of de passant; kans op schade aan de fiets; kraakbestendigheid; vandalismebestendigheid; duurzaamheid; informatie over het systeem. Meer informatie op [www.fietsersbond.nl/stallingsbeleid](http://www.fietsersbond.nl/stallingsbeleid). Daar bevindt zich ook het overzicht van alle goedgekeurde rekken.

#### 4 Registratie: streven naar landelijk diefstalregister

- Bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) is een landelijk register van gestolen fietsen ondergebracht. In dit bestand komen alle fietsen die bij de politie worden aangegeven als gestolen en waarvan framenummer, slotnummer, chipnummer en/of gegraveerde postcode bekend is. Dit bestand is door de politie te bevragen om te vast te kunnen stellen of een fiets gestolen is en vervolgens aan de rechtmatige eigenaar terug te bezorgen.
- Er wordt een automatische koppeling tot stand gebracht van de politiebestanden naar het RDW-bestand bij invoeren aangiftes bij politiebureau en bij digitale aangifte. In 2005 zal in enkele politieregio's worden geëxperimenteerd met een automatische koppeling.
- Op termijn wordt het RDW-register opengesteld voor branche en publiek zodat bij de in- en verkoop van tweedehands fietsen eenvoudig kan worden gecheckt of deze gestolen zijn.

#### 5 Opsporing en handhaving

- De inzet van toezichthouders bij het opsporen van gestolen fietsen wordt formeel vastgelegd.
- De BOVAG heeft een gedragscode voor fietsmakers om heling tegen te gaan bij haar leden geïntroduceerd.

### 2.4 CONCLUSIES

Het terugdringen van fietsdiefstal past uitstekend binnen de prioriteiten van het vigerend veiligheidsbeleid. Fietsdiefstal is een van de belangrijkste vormen van criminaliteit in de publieke ruimte. Het kabinet streeft in haar veiligheidsbeleid<sup>19</sup> naar een vermindering van criminaliteit en overlast in de publieke ruimte met circa 20 tot 25% in de periode 2003 - 2006. Ook zijn er bij fietsdiefstal veel (jeugdige) veelplegers actief. Deze krijgen absolute prioriteit bij opsporing en handhaving.

Fietsdiefstal dient volgens de heersende regeringsopvattingen over veiligheid primair met een preventieve aanpak te worden bestreden. Fietsbezitters zijn er in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor om te voorkomen dat ze het slachtoffer worden van fietsdiefstal door bijvoorbeeld hun fiets met goede sloten op slot te zetten en de aanwezige stallingvoorzieningen en rekken te gebruiken. Het openbaar bestuur is er verantwoordelijk voor om fietsbezitter goede mogelijkheden voor zelfbescherming te bieden door bijvoorbeeld goede en voldoende fietsparkeer en -stallingvoorzieningen (bewaakt en/of onbewaakt) te realiseren met overzicht en goede verlichting.

Naast preventieve maatregelen zijn echter ook maatregelen op het gebied van toezicht noodzakelijk en opportuun binnen het veiligheidsbeleid. Toezicht houden op het naleven van het verbod op fietsdiefstal en -heling door politie en andere toezichthouders is een duidelijk en zichtbaar signaal aan de burger dat regels consequent worden gehandhaafd. Daarmee is het een belangrijk instrument om het gezag en het vertrouwen van de burger in de overheid en de politie

---

<sup>19</sup> Ministerie van Justitie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: Naar een veiliger Samenleving, Den Haag, oktober 2002.

te herstellen. Bovendien gaat er uiteraard een preventieve werking van uit vanwege een grotere pakkans.

Maar ook opsporing en handhaving in het kader van de fietsdiefstalbestrijding passen binnen het geformuleerde veiligheidsbeleid. In de visie van het Openbaar Ministerie op de opsporing en strafrechtelijke handhaving<sup>20</sup> wordt daaraan zelfs expliciet gerefereerd: “Hoewel een delict als fietsdiefstal vooral preventief benaderd moet worden, kan dat toch niet worden genegeerd omdat zich vormen van stelselmatige en georganiseerde diefstal kunnen voordoen die juist wél tot strafrechtelijke maatregelen moeten leiden. En ook zal, wanneer een fietsendief op heterdaad wordt betrapt, deze gewoon worden aangehouden en vervolgd.” Ook het criterium dat het strafbare feit niet op zichzelf staat, maar een onderdeel vormt van een nadrukkelijk patroon van feiten van dezelfde dader(groep) is vaak op fietsdiefstal van toepassing. In dergelijke gevallen is volgens het Openbaar Ministerie een extra opsporingsinspanning gerechtvaardigd.<sup>21</sup>

Om het bestrijden van fietsdiefstal op lokaal niveau te kunnen vormgeven, wordt er momenteel op nationaal niveau een aantal randvoorwaarden gecreëerd. Vooral op het gebied van aangifte, registratie en preventie worden belangrijke stappen gezet. De identificatie van (gestolen) fietsen blijft echter ook in de nabije toekomst een punt van zorg. Het is te hopen dat de aangekondigde verbeteringen daadwerkelijk en snel tot stand komen en dat ook aan de unieke identificatie van fietsen het nodige verbetert.

---

<sup>20</sup> Openbaar Ministerie: *Perspectief op 2006*, Den Haag, 2002

<sup>21</sup> Openbaar Ministerie: *Aanwijzing voor de opsporing*, Den Haag, 2003

# FIETSDIEFSTAL EN LOKAAL VEILIGHEIDSBELEID

## HOOFDSTUK 3

### 3.1 VEILIGHEIDSBELEID IN GEMEENTEN

Burgers verlangen van de lokale overheid dat veiligheidsrisico's tot een minimum worden beperkt. Dat betekent bijvoorbeeld dat zij veilig over straat kunnen lopen of veilig kunnen uitgaan. Maar ook dat zij veilig met hun fiets over straat kunnen, op de plek van bestemming veilig kunnen parkeren of stallen en dat hun fiets 'er straks nog staat'.

De bestrijding van fietsdiefstal dient enerzijds ingebed te zijn in het lokale veiligheidsbeleid en anderzijds in te spelen op de specifieke aspecten die samenhangen met het delict. Bij dat lokale veiligheidsbeleid is de gemeentelijke overheid verantwoordelijk voor de regie. De politie heeft in het lokale veiligheidsbeleid een bijzondere positie, met name vanwege haar specifieke bevoegdheden en verantwoordelijkheid.

#### Regie

De aanpak van criminaliteit en overlast is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van rijksoverheid, politie, gemeenten, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en burgers. Op lokaal niveau ligt de regierol bij de gemeenten. Die zijn dan ook verantwoordelijk voor het voeren van een integraal lokaal veiligheidsbeleid. Integraal veiligheidsbeleid kent drie belangrijke componenten:

- inzicht in de problemen en knelpunten op het gebied van veiligheid in de gemeente;
- op basis daarvan stellen van prioriteiten, zowel op onderwerpen als naar gebieden;
- formuleren van maatregelen door de gemeente in samenwerking met betrokken partners.

Onder regie wordt verstaan het faciliteren en stimuleren van de samenwerking tussen de betrokken partijen (inclusief de gemeente zelf), het bewaken van het algemeen belang en het zorgen voor een eerlijke verdeling van de veiligheidszorg.

#### Lokale veiligheidsanalyse

Teneinde het veiligheidsbeleid op de maat van de gemeente te kunnen snijden, dat wil zeggen goed beargumenteerd de meest relevante thema's boven tafel te krijgen, prioriteiten te stellen en maatregelen te nemen, is een overzicht noodzakelijk van de bestaande en ervaren problemen en knelpunten. Zonder een goede analyse van de uitgangssituatie, is geen maatwerk mogelijk, kunnen mogelijkheden van verschillende partijen niet goed worden benut en is optimalisering van de veiligheid binnen de gemeente niet waarschijnlijk.

Volgens de VNG<sup>22</sup> kan het belang van een goede veiligheidsanalyse dan ook nauwelijks overschat worden. Met een analyse op lokaal niveau kan tevens een goede aansluiting op het regionaal beleidsplan politie gerealiseerd worden.

De VNG onderscheidt bij een lokale veiligheidsanalyse drie componenten per veiligheidsthema:

- Een overzicht van de aantastingen van de veiligheid. Daarbij gaat het zowel om de objectieve veiligheid (dat wil zeggen de zichtbare en meetbare veiligheidsrisico's) als om de veiligheidsbeleving van mensen (hoe veilig is de gemeente, wijk, buurt, straat in de beleving van de inwoners). Naast politiegegevens zijn dus ook registraties en observaties van andere organisaties en enquêtes zoals de politiemonitor en omnibus van belang.
- Een overzicht van actueel beleid en maatregelen. Het gaat hierbij zowel om beleid als de uitvoering van maatregelen, projecten en andere acties van alle relevante partijen in het kader van het lokale veiligheidsbeleid. Zodoende ontstaat een totaalbeeld van de actuele aanpak op de verschillende veiligheidsthema's.
- Benoemen van de lacunes in het beleid door een vergelijking van aantastingen van de veiligheid enerzijds en de actuele aanpak anderzijds. Mogelijke nieuwe beleidsaccenten kunnen betrekking hebben op nieuwe veiligheidsproblemen, afstemming tussen maatregelen, betrokken partijen, mogelijke samenwerkingsverbanden, benutten van bestaande instrumenten, nieuwe typen maatregelen en projecten.

De ontwikkeling van een lokaal beleid voor de bestrijding van fietsdiefstal dient deze componenten te omvatten. Dat kan in het kader van de integrale ontwikkeling van het lokale veiligheidsbeleid waarbij fietsdiefstal een van de onderwerpen binnen het thema voertuigcriminaliteit is. Dat kan echter ook met een sectoraal ontwikkelingstraject waarbij de inbedding in het totale veiligheidsbeleid expliciet wordt meegenomen.

#### Lokaal veiligheidsbeleid vastleggen en operationaliseren

De prioriteiten van het veiligheidsbeleid dienen te worden vastgelegd<sup>23</sup>. Door integraal beleid te voeren kunnen evenwichtige keuzes worden gemaakt en kan tot een goede rolverdeling worden gekomen met interne en externe partners. Een gezamenlijke inhoudelijke opvatting is daarbij het belangrijkste. Het vastleggen daarvan in een (strategische) nota - nader uitgewerkt in bijvoorbeeld wijkveiligheidsplannen, een operationeel veiligheidsprogramma en/of sectorale plannen van aanpak - is dan een onmisbaar hulpmiddel.

Een integraal beleid begint met het vastleggen van de ambities op de verschillende veiligheidsvelden en de hoofdlijnen van de aanpak. Deze prioriteiten en hoofdlijnen dienen te worden vertaald in operationele doelstellingen die vervolgens weer vertaald worden in meetbare effecten. De beoogde effecten kunnen kwantitatief of kwalitatief zijn en gelegen zijn in de (aantasting van de) veiligheid zelf of op het organisatorisch instrumentele vlak.

---

<sup>22</sup> Vereniging van Nederlandse Gemeenten: Kernbeleid veiligheid, handreiking voor gemeenten, Den Haag, 2003

<sup>23</sup> Zie noot 22.



Vervolgens dient te worden bepaald welke partijen een rol moeten spelen bij het bereiken van de doelstellingen. Het gaat om partijen zowel binnen als buiten de gemeente. Intern binnen het gemeentelijk apparaat is het zaak sectorale beleidsprocessen (zoals welzijn, onderwijs en ruimtelijke ordening) en gemeentelijke uitvoeringsprocessen (vergunningverlening, aanbesteding, toezicht en handhaving) optimaal te laten bijdragen aan verbetering van de veiligheid. Een belangrijke externe partner is uiteraard de politie maar ook maatschappelijke en institutionele organisaties (bijvoorbeeld scholen, sportverenigingen, culturele instellingen en woningbouwverenigingen, enz.), bewoners en ondernemers zijn belangrijke partners in het veiligheidsbeleid.

Ten slotte moet voor bepaalde maatregelen worden gekozen. Deze dienen optimaal in te spelen op de mogelijkheden en middelen van de betrokken partners. Speciale aandacht dient uit te gaan naar het benutten van instrumenten die landelijk zijn en worden ontwikkeld.

### Speciale rol van de politie

De politie speelt een sleutelrol in de veiligheidszorg in gemeenten. Deze hangt samen met de algemene opsporingsbevoegdheid van politiemedewerkers en de mogelijkheid geweldsmiddelen in te zetten. De politie heeft de volgende (kern)taken:<sup>24</sup>

- handhaving van de openbare orde;
- opsporing van strafbare feiten;
- noodhulpverlening;
- signalering & advisering is een vierde taak die direct samenhangt met de uitvoering van de drie kerntaken.

Vanuit haar operationele ervaring bij toezicht en opsporing, de daarmee samenhangende informatiepositie en haar professionele deskundigheid is de politie bij uitstek toegerust problemen te signaleren op het gebied van veiligheid. Informatie over het niveau ten opzichte van vergelijkbare territoria of eerdere tijdvakken geven indicaties over criminaliteitsvormen en gebieden waar een gerichte aanpak nodig is. Systematisch inzicht kan worden verkregen met een zogenaamde criminaliteitsanalyse of 'misdaadkaart'.<sup>25</sup> Zowel voor het sturen van de eigen kerntaken als voor andere partijen op veiligheidsgebied is deze informatie van belang. De politie heeft ook een belangrijke taak de informatie waar mogelijk te vertalen in adviezen aan deze partijen. Een strafrechtelijke benadering is aangewezen indien de criminaliteit aan specifieke personen of groepen is gebonden; een meer preventieve benadering als de criminaliteit situationeel gebonden is.

Een rationele benadering veronderstelt tevens dat er naast informatie over de verschijningsvorm van de criminaliteit informatie over de kenmerken van de delinquenten voorhanden is. In het landelijk Kader Nederlandse Politie 2003 - 2006 hebben de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (BZK) en Justitie hebben met de korpsbeheerders afgesproken<sup>26</sup> dat alle

<sup>24</sup> Raad van Hoofddcommissarissen: Tegenhouden troef, een verkenning van Tegenhouden als alternatieve strategie van misdaadbestrijding, 2003.

<sup>25</sup> Openbaar Ministerie: Perspectief op 2006, Den Haag, 2002.

<sup>26</sup> Landelijk Kader Nederlandse Politie 2003 - 2006, artikel 3a

korpsen elk jaar een overzicht opstellen van de (jeugdige) veelplegers in hun regio en over de aanpak van deze groepen afspraken maken met partijen als de gemeente, de jeugdzorg, de reclassering en het Openbaar Ministerie (OM).

### **3.2 INSTRUMENTEN VOOR LOKALE VEILIGHEID EN FIETSDIEFSTAL**

Landelijk zijn en worden instrumenten ontwikkeld die gemeenten kunnen gebruiken de aanpak van veiligheidsproblemen. Bij het vormgeven van de aanpak van veiligheidsproblemen, en dus ook de bestrijding van fietsdiefstal, is het aan te raden deze instrumenten te gebruiken.

Zij hebben immers hun waarde in de praktijk uitgebreid bewezen:

- Politiekeurmerk Veilig Wonen® (PKVW)
- Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan (KVU)
- Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO)
- Veiligheidseffectrapportage (VER)
- Europese norm voor criminaliteitspreventie en stedenbouwkundig ontwerp NVN-ENV 14383-2
- Convenanten/veiligheidsarrangementen

Hieronder wordt nader op deze instrumenten ingegaan, met een nadruk op de rol die ze kunnen spelen bij de aanpak van fietsdiefstal.

#### **3.2.1 Politiekeurmerk Veilig Wonen®**

Doel van het Politiekeurmerk Veilig Wonen® is enerzijds om door een zorgvuldig ontwerp en beheer van de gebouwde omgeving de kans op woninginbraken zoveel mogelijk te verminderen. Anderzijds wil het keurmerk bijdragen aan verbetering van de sociale veiligheid in semi-openbare ruimten en de directe woonomgeving. Te denken valt aan zowel het terugdringen van vormen van overlast en delicten (zoals diefstal van en uit auto's, fietsdiefstal en vandalisme) als aan het verminderen van gevoelens van onveiligheid.

Er ontstaat bij overheid en particulieren steeds meer draagvlak voor het instrument en opdrachtgevers kiezen er (al dan niet daartoe aangespoord door de gemeenten) dan ook in toenemende mate voor om het keurmerk toe te passen.

In 2005 zal een begin worden gemaakt met de herziening van het eisenpakket van het keurmerk. Doel van de herziening is om het instrument effectiever en eenvoudiger toepasbaar te maken.

Het instrument kent twee varianten: een voor nieuwbouw en een voor bestaande bouw, elk met een eigen handboek en heldere specifieke eisen aan de woning en woonomgeving. De eisen zijn onderverdeeld in basiseisen waaraan voor 100% moet worden voldaan en aanvullende eisen (nieuwbouw) of analyse-eisen (bestaande bouw). Bij nieuwbouw moet aan 60% van de relevante aanvullende eisen worden voldaan. Bij bestaande bouw wordt op basis van een veiligheidsanalyse bepaald welke analyse-eisen relevant zijn. Aan deze eisen moet dan vervolgens ook worden voldaan.

Voor de aanpak van fietsdiefstal zijn verschillende eisen relevant. De belangrijkste zijn:

### 1 Nieuwbouw

- De stedenbouwkundige randvoorwaarden voor wijkvoorzieningen (aanvullende eis S8) en publiekstreckende voorzieningen (aanvullende eis S9):  
*Het aantal fietsparkeerplaatsen moet in overeenstemming zijn met het aantal te verwachten gebruikers en bezoekers. Fietsparkeerplaatsen dienen FietsParKeur en een aanbindmogelijkheid te hebben, zo dicht mogelijk bij de entree en goed in het zicht vanaf de openbare weg te zijn. Daar wordt aan toegevoegd dat een onlogische situering van fietsklemmen ervoor zorgt dat ze niet worden gebruikt en dat fietsers hun fiets dan alsnog (hinderlijk) voor deuren parkeren.*
- De eisen voor openbare verlichting (basiseis O1):  
*De openbare verlichting moet bijdragen aan de sociale veiligheid ook bij stallingvoorzieningen voor de fiets.*
- De eisen voor voorzieningen in de openbare ruimte voor het stallen van fietsen bij de hoofdingang van woongebouwen (basiseis G3):  
*Om overlast door rondslingerende fietsen te voorkomen, moeten er plekken zijn om fietsen van bezoekers en bewoners (overdag) neer te zetten. De capaciteit moet zijn afgestemd op de drukke tijden. De fietsklemmen, -kluizen of -trommels moeten in de directe nabijheid van ingangen liggen, goed in het zicht en aansluiten bij fietsroutes. Daar wordt aan toegevoegd dat een onlogische situering van fietsklemmen ervoor zorgt dat ze niet worden gebruikt en dat fietsers hun fiets dan alsnog (hinderlijk) voor deuren parkeren.*
- De eisen voor collectieve bergingscomplexen toegangsdeuren (basiseis G4) en ontsluiting en omvang (basiseis G7), onder andere inbraakwerendheid en sociale veiligheid.
- De eisen voor de berging of schuur inbraakwerendheid en verlichting:  
*Het Politiekeurmerk Veilig Wonen® gaat uit van ten minste één inbraakwerende bergruimte per woning (is echter niet verplicht). Voor losstaande schuren en voor bergingen in een complex bij een woongebouw geldt basiseis W7 (ramen, deuren, lichtkoepels en ventilatieopeningen). Een berging of schuur die via een tussendeur toegang geeft tot de woning beschouwt het keurmerk als deel van de woning en daarop zijn dan ook de basiseisen W2 tot en met W6 (verlichting, opklimbaarheid, deuren, ramen, ventilatie-openingen en lichtkoepels) van toepassing.*
- De eisen voor een collectieve fietsenstalling (basiseis G10):  
*Een collectieve fietsenstalling moet beschikbaar zijn bij woongebouwen met alleen bergruimte in de woning of met bergingen die voor fietsers slecht bereikbaar zijn. Mits ze inbraakwerend genoeg zijn, zijn fietskluizen of fietshangars (fietstrommels) op straat ook geschikt.*

### 2 Bestaande bouw (3 deelcertificaten: veilige woning, veilig complex en veilige woonomgeving)

- Het certificaat veilige woning heeft alleen relevante eisen voor bergingen die (ook) toegang geven tot de woning. Deze dienen aan de eisen W1 en W2 te voldoen.
- Het certificaat veilig complex kent eisen ten aanzien van de inbraakwerendheid van bergingen schuren of garages (analyse-eis C10):  
*Als in het complex regelmatig wordt ingebroken, moeten individuele bergingen, schuren en garages worden beveiligd en verlicht. Daarnaast kent het certificaat veilig complex eisen ten aanzien van de collectieve fietsenstallingen (basiseis C5). Een collectieve fietsenstalling wordt aangeraden bij woongebouwen met alleen bergruimte in de woning of met bergingen die voor*

*fietsers slecht bereikbaar zijn. De eisen betreffen inbraakwerendheid, verlichting en aantal stallingsplaatsen. C12 wordt per 1 januari aangescherpt met eisen voor de beveiliging van de deur en de verplichting van FietsParKeur-rekken met aanbindmiddel.*

- Het certificaat veilige woonomgeving kent eisen ten aanzien van voorzieningen voor het stallen van de fiets (analyse-eis O8):

*Deze eis is dus van toepassing als er een veiligheidsprobleem is wat betreft fietsdiefstal in de woonomgeving. De eis voorziet in voldoende stallingplaatsen voor bezoekers en bewoners. Onbeveiligde stallingplekken op straat hebben FietsParKeur en dus een aanbindmogelijkheid. De eis geldt niet alleen voor de omgeving van woningen, maar ook voor scholen en sportvoorzieningen. Basiseis O2 zorgt voor goede verlichting.*

Met het toepassen van het Politiekeurmerk Veilig Wonen<sup>®</sup> bij nieuwbouw worden vanaf 1 januari 2005 bergingen, schuren of garages verplicht inbraakwerend. Het Politiekeurmerk Veilig Wonen<sup>®</sup> gaat uit van ten minste één inbraakwerende bergruimte per woning. Als bergingen of schuren bij woningen in woongebouwen ontbreken, is een collectieve fietsstalling verplicht. Om er voor te zorgen dat de hele wijk wordt ontworpen zodanig dat het fietsdiefstalarisico wordt beperkt, moet worden afgesproken de aanvullende eisen S8 en S9 toe te passen. Hierdoor worden ook voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen bij de wijkvoorzieningen en publiekstrekkende voorzieningen gerealiseerd.

Voor een optimale aanpak van fietsdiefstal bij projectmatige renovatie/verbouw van complexen bestaande bouw moet worden afgesproken alle drie de certificaten toe te passen of in ieder geval dat de betrokken partijen een uiterste inspanning daartoe leveren. Met het certificaat voor Veilig complex worden fietsenbergingen verplicht inbraakwerend. Bij het certificaat voor de veilige woonomgeving zal, indien fietsdiefstal op straat een probleem is, analyse-eis O9 moeten worden gehanteerd. Dat betekent een verplichting tot het realiseren van voldoende veilige voorzieningen voor het stallen van de fiets voor bewoners en bezoekers in de woonomgeving, bij scholen en bij sportcomplexen.

#### **Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan**

Koninklijke Horeca Nederland, diverse ministeries, de VNG, politie en aanverwante partijen hebben gezamenlijk een meetinstrument ontwikkeld dat als basis kan dienen voor lokale samenwerking tussen overheid en het bedrijfsleven over veilig uitgaan. Het uitgangspunt van de kwaliteitsmeter is het faciliteren en inzichtelijk maken van de inspanningen van lokale partijen om op basis van samenwerking de kwaliteit van uitgaansgebieden (waaronder veiligheid) te verhogen. Het instrument is gericht op het komen tot afspraken en het selecteren en uitvoeren van concrete maatregelen. Deze maatregelen hebben rechtstreeks betrekking op veiligheid in uitgaansgebieden. Deze maatregelen vallen uiteen in maatregelen gericht op regelgeving, toezicht, inrichting en preventie.

Voor de aanpak van fietsdiefstal zijn de volgende geopperde maatregelen relevant:

- In overleg met de horecaondernemers zoek de gemeente naar geschikte parkeermogelijkheden van fietsen, bromfietsen en auto's.

- De gemeente zorgt voor voldoende 'sociale' (veilige) verlichting.
- Voor de reguliere uitgaanssituatie en bij evenementen zorgen de betrokken partijen en/of de organisator voor bewaakte garderobes, bewaakte fietsenstallingen en parkeerterreinen, eventueel door een erkend beveiligingsbedrijf.
- Als er zich in of in de directe omgeving van het horecabedrijf verdachte situaties voordoen, zal de horecaondernemer hiervan melding maken bij de politie.
- De horecaondernemer stelt de politie onverwijld in kennis bij het constateren van strafbare feiten.
- Met de politie worden afspraken gemaakt over toezicht: met welke menskracht/capaciteit en op welk moment.
- Er wordt te voet gesurveilleerd.

Voor de aanpak van fietsdiefstal in uitgaansgebieden is het instrument zeker geschikt. Het is vooral zaak de bestaande mogelijkheden te benutten. Dus voldoende rekken met FietsParKeur en aanbindmiddel, goed verlicht, bij voorkeur in het zicht van de horecagelegenheden met een afspraak dat horecaondernemers verdachte situaties meteen melden. Bij evenementen (gratis) bewaakt stallen.

### **Keurmerk Veilig Ondernemen**

Het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) is een certificeringsregeling voor bedrijventerreinen en winkelcentra dat op initiatief van het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing tot stand is gebracht. Lokale publieke en private partijen ontvangen het certificaat indien ze door middel van samenwerking en het toepassen van een aantal effectieve en bewezen maatregelen er in slagen de veiligheid structureel op een hoger niveau te brengen. In de KVO-handboeken voor bestaande of nieuwe bedrijventerreinen respectievelijk winkelcentra staan de criteria waaraan moet worden voldaan nauwkeurig omschreven. Bedrijventerreinen en winkelcentra moeten iedere twee jaar worden gehercertificeerd.

Het KVO is een probleemgeoriënteerd instrument. Voor de aanpak van fietsdiefstal in een KVO-kader kan gedacht worden aan de volgende aanbevelingen:

#### **1 Bedrijventerreinen**

- Een fietsenstalling op een kavel (al dan niet afsluitbaar) ligt in ieder geval goed in het zicht van de bebouwing.
- De entree van een afsluitbare fietsenstalling ligt in het zicht van de bebouwing en bij voorkeur ook in het zicht van de openbare ruimte.
- Fietsenstallingen die niet in het zicht van de openbare ruimte liggen, zijn afsluitbaar.
- De wanden van een fietsenstalling zijn transparant, zodat vanaf buiten te zien is wat in de stalling gebeurt.

#### **2 Winkelgebieden**

- In het winkelcentrum of in de directe omgeving is een aanbod van fietsparkeervoorzieningen dat aansluit op de behoefte tijdens drukke winkeltijden en dat een hoog veiligheidsniveau kent. Aanbod van zowel bewaakte als onbewaakte fietsenstallingen is het meest ideaal.

- Stallingen liggen direct aan hoofdtoegangsroutes voor de fiets, zijn transparant en van binnen overzichtelijk en goed verlicht.
- De fietsparkeervoorziening wordt zodanig gepositioneerd dat op de fietsparkeervoorziening en op de route van de fietsparkeervoorziening naar het winkelgebied zicht vanuit aangrenzende functies mogelijk is.
- Het moet mogelijk zijn fietsen aan fietsenrekken vast te ketenen.

De aanbevelingen op het gebied van het parkeren van fietsen in het Keurmerk Veilig Ondernemen hebben een preventief effect op fietsdiefstal. Dit effect kan worden versterkt door af te spreken FietsParKeur-rekken te gebruiken en bij publieksaantrekkelijke voorzieningen de richtlijnen voor de capaciteitsbepaling voor bezoekers uit de Leidraad Fietsparkeren<sup>27</sup> te hanteren.

### **Veiligheidseffectrapportage**

Met de Veiligheidseffectrapportage (VER) kunnen veiligheidsrisico's van grootschalige ruimtelijke projecten of een nieuw gebouw in kaart worden gebracht. Doel van de VER is om via een gestructureerd en transparant proces samen met alle betrokkenen (publiek en privaat) zicht te krijgen op de mogelijke veiligheidsrisico's. Vervolgens kunnen alternatieven worden ontwikkeld om aan deze risico's tegemoet te komen en afspraken worden gemaakt over het uitvoeren van de noodzakelijke maatregelen en activiteiten.

De VER is dus voornamelijk een procesinstrument waarmee ook het fietsdiefstalisico is aan te pakken, mits dit probleem vanaf het begin van het proces expliciet wordt meegenomen.

### **Europese norm voor criminaliteitspreventie en stedenbouwkundig ontwerp**

Voor veilig ontwerp en beheer van nieuwbouwwijken, stadsvernieuwing en herstructureringsgebieden bestaat sinds begin 2004 een Europese norm: NVN-ENV 14383-2. De norm richt zich op de relatie tussen criminaliteitspreventie en veiligheidsbeleving enerzijds en stedenbouwkundig ontwerp anderzijds. De norm maakt onderscheid tussen verschillende gebiedstypen, verschillende veiligheidsproblemen en verschillende groepen van betrokken partijen. Eerst moet bepaald worden om welk type gebied het gaat, welke problemen er bestaan of verwacht kunnen worden en wie betrokken zijn bij het gebied en de problemen. Vervolgens onderscheidt de norm 15 strategieën om de onveiligheidsgevoelens en criminaliteit via planning, ontwerp en beheer aan te pakken, inclusief het proces van samenwerking. Ten slotte worden per type omgeving en per veiligheidsprobleem tips en richtlijnen gegeven en maatregelen voorgesteld op basis waarvan een specifieke aanpak kan worden ontwikkeld.

Europese norm NVN-ENV 14 383-2 is een procesnorm waarmee ook het fietsdiefstalisico uitstekend is aan te pakken, mits dit probleem vanaf het begin van het proces expliciet wordt meegenomen. Zeker in combinatie met het Politiekeurmerk Veilig Wonen® en het Keurmerk Veilig Ondernemen is het een uitstekend instrument om systematisch met alle relevante partijen maatregelen te nemen.

---

<sup>27</sup> Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur CROW: Leidraad fietsparkeren, Ede, 2001

### Convenanten/veiligheidsarrangementen

Om veiligheidsproblemen in een bepaald gebied op te lossen is vaak samenwerking tussen verschillende partijen noodzakelijk. Convenanten en veiligheidsarrangementen zijn instrumenten om inhoudelijke en procedurele afspraken tussen belanghebbende partijen vast te leggen met als doel een van tevoren vastgesteld veiligheidsniveau in een bepaald gebied te bewerkstelligen. In een convenant of veiligheidsarrangement worden de veiligheidsdoelstellingen en de inspanningen die alle partijen moeten leveren om die doelstellingen te halen concreet en meetbaar vastgelegd. Daarnaast worden afspraken over communicatie, financiering, evaluatie, monitoring en bijsturing vastgelegd. Voor het komen tot veiligheidsarrangementen voor openbaar vervoergebieden bestaat een handleiding<sup>28</sup> die uitstekend ook op andere locaties toepasbaar is.

Convenanten en veiligheidsarrangementen zijn dus een uitstekende manier om afspraken over inspanningen op het gebied van veiligheid in een bepaald gebied of op een bepaald onderwerp te concretiseren, vast te leggen en te formaliseren. Ook bij de aanpak van fietsdiefstal kan dat handig zijn. In convenanten of veiligheidsarrangementen voor stationsgebieden mag de aanpak van fietsdiefstal uiteraard niet ontbreken.

### 3.3 CONCLUSIES

Lokaal is de gemeente verantwoordelijk voor de regie op het veiligheidsbeleid en dus ook bij de aanpak van fietsdiefstal. Dat betekent vooral het vastleggen van het beleid, de doelstellingen, de maatregelen en de prioriteiten enerzijds en het faciliteren en beheersen van de samenwerking tussen de betrokken partijen (inclusief de gemeente zelf) anderzijds. De bestrijding van fietsdiefstal vraagt om een integrale aanpak. Integraal betekent:

- samenhang tussen maatregelen in de verschillende stadia in de veiligheidsketen (proactie, preventie, preparatie, repressie en nazorg);
- samenhang tussen aspecten waar maatregelen op interveniëren (locatie, object, omstandigheden, daders en slachtoffers);
- gecoördineerd met alle relevante partijen (gemeente, politie, OM, institutionele organisaties, bedrijven, organisaties en burgers).

De basis voor de ontwikkeling van een lokaal beleid voor de bestrijding van fietsdiefstal dient een lokale veiligheidsanalyse te zijn. Deze analyse bestaat uit de volgende componenten:

- een overzicht van de aantastingen van de veiligheid, zowel objectief (aangiften en meldingen bij de politie) als qua subjectief (veiligheidsbeleving van inwoners);
- een overzicht van het actuele beleid en de maatregelen die alle betrokken partijen momenteel uitvoeren;
- het benoemen van lacunes in het beleid en het formuleren van aanvullende maatregelen waar de actuele maatregelen de aantasting van de veiligheid niet afdekken.

---

<sup>28</sup> Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: Handreiking voor lokale veiligheidsarrangementen, Den Haag, 2004

Bij het vastleggen van het beleid en de maatregelen moeten vervolgens de doelstellingen, alle relevante partijen en hun taken benoemd worden.

Bij de ontwikkeling en de uitvoering van een anti-fietsdiefstalbeleid heeft de politie een speciale rol. Bij de keuze van de juiste aanpak is de informatie van de politie over de omvang en karakter van het delict en over de daders van essentieel belang. Bij de uitvoering heeft de politie een sleutelrol bij het toezicht en de opsporing vanwege de opsporingsbevoegdheid en het geweldsmonopolie.

Intussen zijn er landelijk verschillende instrumenten voor gemeenten beschikbaar op het gebied van integrale veiligheid die hun waarde in de praktijk bewezen hebben. In het Politiekeurmerk Veilig Wonen<sup>®</sup>, de Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan en het Keurmerk Veilig Ondernemen worden concrete maatregelen genoemd ter preventie van fietsdiefstal. Indien deze stelselmatig worden toegepast worden belangrijke stappen gezet in de strijd tegen fietsdiefstal. De Veiligheids-effectrapportage, de Europese norm voor criminaliteitspreventie en stedenbouwkundig ontwerp NVN-ENV 14 383-2 zijn goede procesinstrumenten waarmee ook de aanpak van fietsdiefstal systematisch en met alle relevante partijen vorm kan worden gegeven. Convenanten en veiligheidsarrangementen zijn vooral geschikt om de taken, verantwoordelijkheden, doelstellingen en inspanningsverplichtingen van partijen vast te leggen.



# LOKALE AANPAK VAN FIETSDIEFSTAL

## HOOFDSTUK 4

### 4.1 INTEGRALE EN PLANMATIGE AANPAK

Fietsdiefstal is een omvangrijk, divers en daardoor ingewikkeld probleem (zie hoofdstuk 2). De aanpak van fietsdiefstal kan dan ook slechts succesvol worden opgepakt met een samenhangende en gecoördineerde aanpak van alle relevante partijen; de zogenaamde integrale aanpak. Hiermee wordt bedoeld dat alle aspecten van het probleem aan de orde moeten komen en in de tijd op elkaar moeten worden afgestemd.

‘Integraal’ verwijst naar de verschillende stadia in de veiligheidsketen waarin maatregelen ter bestrijding van fietsdiefstal toegepast kunnen worden:

- **proactie** - wegnemen van structurele oorzaken van fietsdiefstal;
- **preventie** - treffen van maatregelen die in een gegeven situatie het fietsdiefstalisico wegnemen of de gevolgen daarvan beperkt;
- **preparatie** - daadwerkelijk voorbereiding op de bestrijding van fietsdiefstal;
- **repressie** - bestraffing van fietsdiefstal en -heling;
- **nazorg** - alle activiteiten die nodig zijn om zo snel mogelijk terug te keren naar de normale omstandigheden (van voor de fietsdiefstal).

‘Integraal’ verwijst tevens naar de verschillende (typen) maatregelen en interventies die kunnen bijdragen aan de bestrijding van fietsdiefstal. Belangrijk hulpmiddel daarbij is het zogenaamde LOODS-model: Locatie-Object-Omstandigheden-Dader-Slachtoffer:

- **locatie** - maatregelen gericht op het beperken van de toegankelijkheid van de locatie of het verbeteren van het toezicht;
- **object** - technologische maatregelen aan de fiets die bescherming tegen diefstal bieden;
- **omstandigheden** - maatregelen gericht op het organiseren van beter formeel en informeel toezicht waar veel fietsen worden geparkeerd;
- **daders** - repressieve aanpak ten aanzien van fietsendieven en helers, gecombineerd met maatregelen ter voorkoming van recidive;
- **slachtoffers** - maatregelen ter vermindering van de kwetsbaarheid van slachtoffers en stimulansen voor het nemen van de eigen verantwoordelijkheid.

Ten slotte verwijst ‘integraal’ naar de afstemming tussen de maatregelen van alle partijen die kunnen bijdragen aan de bestrijding van fietsdiefstal. Door samenhang te brengen in de

activiteiten van de verschillende partijen en deze op een slimme manier aan elkaar te koppelen wordt de effectiviteit van de totale aanpak vergroot:

- gemeente (sectorale beleids- en uitvoeringsprocessen bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid, ruimtelijke ordening, verkeer, welzijn en onderwijs). ‘Integraal’ betekent tevens afstemming binnen de gemeentelijke organisatie. De beleidsvelden ‘Verkeer en vervoer’ en ‘Openbare orde en veiligheid’ stemmen op het gebied van fietsdiefstal beleid en werkzaamheden op elkaar af;
- politie;
- openbaar ministerie;
- institutionele organisaties (bijvoorbeeld woningbouwverenigingen, scholen, welzijnsinstellingen en reclassering);
- bedrijven (lokaal zijn dat OV-bedrijven, fietsvakhandel, winkeliers, horeca en dergelijke);
- organisaties (bijvoorbeeld Fietsersbond en wijk- en buurtorganisaties);
- burgers (fietsers).

#### **4.2 THEMA'S VAN DE LOKALE AANPAK VAN FIETSDIEFSTAL**

Een vertaling van een integrale en planmatige aanpak naar maatregelen ter bestrijding van fietsdiefstal op lokaal niveau, leidt tot een aantal thema's die in een lokale aanpak van fietsdiefstal aan de orde kunnen komen:

- registratie;
- beleidsinformatie;
- parkeren en vastzetten;
- controle en toezicht;
- handhaving;
- terugbezorging;
- communicatie;
- gebiedsgerichte aanpak.

In een plan van aanpak fietsdiefstalbestrijding dienen op al deze thema's lokale doelstellingen worden geformuleerd en de daarbijbehorende maatregelen. Uit de formulering moet duidelijk worden wat wanneer en waarom van wie verwacht wordt.

##### **Registratie**

Bij registratie gaat het zowel om de registratie van (nieuwe) fietsen als om de registratie van gestolen fietsen. Van een goed geregistreerde fiets zijn naast merk, kleur en type een of meer van de volgende gegevens bekend: framenummer, slotnummer, tag-nummer en gegraveerde postcode. Door een combinatie van deze deels unieke gegevens is een fiets herkenbaar en dus opspoorbaar. Dat is essentieel voor een succesvolle controle, handhaving en terugbezorging.

De registratie van fietsen is met name van belang om de kwaliteit van aangiften in geval van diefstal te verhogen. Fietsen die geen framenummer hebben (en dat zijn er nogal wat) dienen op een andere manier voorzien te worden van een uniek kenmerk. Graveren ligt het meest voor de hand want slotnummers en tags (die zitten nu in het slot) zijn eenvoudig te verwijderen en

met eenvoudige apparatuur uitleesbaar. Vervolgens dienen fietseigenaren deze gegevens te kunnen overleggen bij de aangifte van een fietsdiefstal. Fietsregistratiekaarten zijn daarvoor een goed middel.

Om fietsdiefstal beter te kunnen bestrijden dient het aantal aangiften te worden verhoogd. Gemiddeld doen Nederlanders tussen de 35% (CBS) en 50% (Politiemonitor Bevolking 2003) van de gevallen aangifte van fietsdiefstal. Verhogen van de aangifte van fietsdiefstal kan enerzijds door de aangifte makkelijker te maken (bijvoorbeeld telefonische- en internetaangifte) en anderzijds door een succesvol systeem van terugbezorging: als de kans dat een fiets terugkomt bij de rechtmatige eigenaar hoger wordt, zal deze eerder geneigd zijn aangifte te doen als zijn fiets gestolen wordt.

Omdat gestolen fietsen over het hele land verhandeld worden dient er een landelijk uniform systeem te zijn waarin alle gegevens van gestolen fietsen zijn opgeslagen en dat algemeen toegankelijk is. Een dergelijk bestand is inmiddels bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer ondergebracht. Automatische koppelingen met de aangiftebestanden van de verschillende politieregio's worden momenteel gerealiseerd. Daarna moeten politie, gemeente, branche en particulieren dit bestand ook daadwerkelijk gaan gebruiken als onderdeel van de integrale aanpak.

### **Beleidsinformatie**

Een effectieve en efficiënte aanpak van fietsdiefstal staat of valt met goede informatievoorziening. De informatie moet antwoord geven op de volgende vragen: hoe groot is het probleem, waar concentreert zich het probleem en hoe manifesteert het probleem zich? Op basis daarvan kunnen de juiste maatregelen worden genomen en dienen de effecten van deze maatregelen te worden gevolgd (monitoring). Zo kan een locatiegerichte aanpak leiden tot minder fietsdiefstal op de betreffende locatie maar ook tot verplaatsing van het probleem naar andere locaties. En een betere opsporing kan leiden tot meer terugbezorgde fietsen maar ook tot meer aangiften omdat mensen meer vertrouwen krijgen dat aangifte doen zin heeft. Of betere rekken en meer goed op slot gezette fietsen leiden wellicht tot minder gelegenhediefstal, maar hebben amper invloed op beroepsfietsendieven en (verslaafde) veelplegers. Op basis van adequate informatie over bedoelde en onbedoelde effecten van de beleidsmaatregelen dient het beleid constant bijgesteld te worden.

Een belangrijke bron voor dergelijke informatie zijn de aangiften en meldingen van fietsdiefstal en heling. Informatie over aantallen, de locatie, tijdstip, dag van de week, maand, soort fiets, kwaliteit van de aangifte in verband met de opsporing, slotengebruik levert belangrijke informatie over het actuele fietsdiefstalprobleem. Maar ook de kennis van de agenten op straat zou hiervoor moeten worden benut. Bij een integrale aanpak van fietsdiefstal moeten afspraken worden gemaakt over welke informatie er van welke partijen met welke frequentie noodzakelijk is voor het monitoren van de voortgang van de aanpak van het fietsdiefstalprobleem.

### Parkeren en vastzetten

Het scheppen van betere mogelijkheden om fietsen veilig te stallen en vast te zetten is een belangrijke preventieve maatregel in de strijd tegen fietsdiefstal. Het gaat om:

- goed toegankelijke en goed afsluitbare bergingen bij woningen;
- onbewaakte, bewaakte en/of afsluitbare stallingvoorzieningen bij belangrijke bestemmingen en in de woonomgeving. Fietsparkeervoorzieningen moeten in voldoende mate en op de juiste plekken aanwezig zijn (vraagvolgend);
- goede kwaliteit rekken met diefstalwerende voorzieningen (aanbindmogelijkheden): FietsParKeur<sup>29</sup>;
- adequaat gebruik van goede sloten (o.a. frame vastzetten aan de 'vaste wereld' en gebruik van meerdere moeilijk te kraken sloten).

### Controle en toezicht

Bij controle en toezicht gaat het er om toe te zien op het naleven van de regels in de openbare en private ruimte, i.c. het verbod op het stelen en helen van fietsen.

Bij controle gaat het primair om het vaststellen of fietsen gestolen zijn. De politie kan met gerichte acties controleren of fietsen als gestolen staan geregistreerd. Deze acties kunnen al dan niet gecombineerd worden met andere op voertuigen gerichte acties zoals verlichtingsacties van fietsen of diefstalcontroles voor auto's. Ook stadswachten en andere toezichthouders kunnen dergelijke controles uitvoeren. Deze acties zullen zich vooral richten op geparkeerde fietsen. Voor beide vormen geldt dat directe toegang tot de aangiftebestanden essentieel is om de acties efficiënt te laten verlopen.

Om heling via de tweedehands markt tegen te gaan zijn handelaren in tweedehands goederen wettelijk<sup>30</sup> verplicht een register bij te houden van inkopen. Dat geldt ook voor fietsenhandelaren. Deze dienen een doorlopend register bij te houden van ingekochte tweedehands fietsen voorzien van datum, omschrijving van de fiets, prijs en gegevens van de persoon waarvan de fiets is gekocht. In de meeste APV's is bovendien een verplichting opgenomen ook van de verkoop van gebruikte fietsen een register bij te houden. Dit register dient volgens de wet regelmatig te worden gecontroleerd door een daartoe door de burgemeester aangewezen persoon. Indien deze controles ook daadwerkelijk geregeld plaatsvinden, is deze regeling een uitstekend middel om heling via de officiële tweedehands markt te voorkomen.

Toezicht heeft vooral een preventieve werking. Het kan zich richten op bepaalde locaties waar veel fietsen worden gestolen of geheeld of op bepaalde personen waarvan bekend is dat ze

---

<sup>29</sup> FietsParKeur is een keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen aan de hand van een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert.

FietsParKeur is een initiatief van de Fietsersbond, in samenwerking met Fipavo, de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsenrekken.

FietsParKeur stelt eisen aan: gemak bij het plaatsen van een fiets, gemak bij het vastzetten van een fiets; kans op letsel bij de gebruiker of de passant; kans op schade aan de fiets; kraakbestendigheid; vandalismebestendigheid; duurzaamheid; informatie over het systeem. Meer informatie op [www.fietsersbond.nl/stallingsbeleid](http://www.fietsersbond.nl/stallingsbeleid). Daar bevindt zich ook het overzicht van alle goedgekeurde rekken.

<sup>30</sup> Voor meer informatie kunt u terecht bij de Fietsersbond

(vaak) fietsen stelen of helen. Dat laatste wordt ook wel ontmoedigen of tegenhouden genoemd. Formeel toezicht is de taak van de politie, daarbij eventueel ondersteund door (gemeentelijke) toezichthouders zoals stadswachten, parkeerwachters en buurtregisseurs.

Bij informeel toezicht kan worden gedacht aan medewerkers van bedrijven of instellingen die in de gelegenheid zijn bepaalde locaties in de gaten te houden, bijvoorbeeld conciërges, huismeesters, portiers en beheerders van parkeergarages. Daarnaast gaat het om het grote publiek. Vooral voor die laatste categorie zijn (inrichtings)maatregelen in het kader van de sociale veiligheid van locaties van groot belang zoals verlichting, heldere zichtlijnen, overzicht en nabijheid van anderen.

### **Opsporing en handhaving**

In een geloofwaardige en effectieve aanpak van fietsdiefstal vormt strafrechtelijke handhaving een essentieel onderdeel. Opsporing en controle dienen daadwerkelijk te leiden tot strafvervolgning. Een aanhouding in verband met fietsdiefstal of -heling die niet leidt tot het opleggen van een sanctie door het Openbaar Ministerie holt de totale aanpak uit, inclusief alle preventieve inspanningen in het voortraject.

De opsporingsbevoegdheden verbonden aan de handhavingstaak zijn voorbehouden aan het Openbaar Ministerie, de politie en buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's). Opsporingsactiviteiten (aanhouding en opmaken proces verbaal) in het kader van fietsdiefstal richten zich met name op gevallen met bekende daders en heterdaad. Gerichtte opsporingsactiviteiten zijn volgens het Openbaar Ministerie gerechtvaardigd indien sprake is van 'extreme modus operandi' (gebruik van slijptollen, snijbranders om hele fietsenrekken tegelijk in vrachtauto's te laden) en bij een 'expliciet patroon' (op bepaalde dagen, bepaalde tijden op bepaalde plekken en/of volgens een bepaalde methode) (zie paragraaf 3.2 Opsporing).

Om er voor te zorgen dat opsporing daadwerkelijk leidt tot strafvervolgning en strafvervolgning een preventieve werking heeft op potentiële fietsendieven en helers, kunnen tussen politie en Openbaar Ministerie afspraken worden gemaakt over zaakaspecten, onder andere over inhoud en kwaliteit van het proces verbaal, snelrecht, hoogte van boetes, inschakeling HALT, sepot, vóórkomen en vasthouden. Een speciale positie daarbij wordt ingenomen door veelplegers. Daarbij valt te denken aan mogelijkheden van plaatsing in een Inrichting voor Stelselmatige Daders (ISD) en Strafrechtelijke Opvang Verslaafden (SOV), maar ook aan samenwerking met maatschappelijk werk en verslavingszorg ter voorkoming van recidive. Bij jeugdige daders gaat het vooral om samenwerking tussen de partners in de jeugdzorg en de jeugdstrafrechtketen.

### **Terugbezorging**

Bij terugbezorging gaat het om alle activiteiten die ervoor moeten zorgen dat gestolen fietsen weer bij de rechtmatige eigenaar terechtkomen. Jaarlijks worden door politie, gemeente en andere instanties vele fietsen in beslag genomen of 'gevonden' zonder dat daarvan de eigenaar bekend is. Terugbezorging van deze fietsen is van belang om fietsers het vertrouwen te geven

dat het systeem van registratie, controle en opsporing goed werkt en dat het dus zin heeft om aangifte te doen.

Jaarlijks worden door gemeenten en politie vele fietsen verwijderd van de openbare weg<sup>31</sup>: de zogenaamde weesfietsen (bruikbare fietsen zonder een kennelijke eigenaar), fietswrakken (fietsen die rijtechnisch niet in orde zijn, verwaarloosd en een geringe economische waarde hebben), gevaarlijk gestalde fietsen en 'gevonden' fietsen. Hiervan dient te worden gecontroleerd<sup>32</sup> of ze geregistreerd staan als gestolen<sup>33</sup> alvorens te worden verkocht of vernietigd. Dat is essentieel voor de geloofwaardigheid van het beleid en voor het voorkomen dat gemeenten en politie instrumenteel zijn aan het 'witwassen' van gestolen fietsen.

Indien vastgesteld is dat een fiets is gestolen dient de rechtmatige eigenaar zo spoedig mogelijk op de hoogte te worden gesteld en de gelegenheid worden gegeven zijn eigendom op te halen. Dat zal in sommige gevallen de verzekeringsmaatschappij zijn die reeds heeft uitgekeerd.

### Communicatie

Communicatie dient te worden ingezet om door middel van kennisoverdracht de houding en het gedrag van verschillende doelgroepen te beïnvloeden op het gebied van vastzetten, stallen, helen, stelen, registreren van fietsen en het doen van aangifte als er een fiets wordt gestolen. Deze doelgroepen zijn zeer divers: fietsbezitters, gelegenhedsdieven en -helaars, rijwielhandelaars, stallinghouders, media, belangenorganisaties, gemeentelijke diensten en instellingen en de politie.

Bij kennisoverdracht kan worden gedacht aan de mogelijkheden om fietsdiefstal te voorkomen zoals het gebruik van goede sloten, de wijze waarop fietsen goed kunnen worden vastgezet en de plaatsen waar goede (bewaakte) stallingvoorzieningen zich bevinden. Ook kennis over de wijze waarop fietsen kunnen worden geregistreerd kan worden overgedragen.

Bij het beïnvloeden van houding en gedrag moet worden gedacht aan informatie over de strafbaarheid van fietsdiefstal en -heling en de negatieve gevolgen daarvan, het belang van het doen van aangifte en de wijze waarop dit kan plaatsvinden en de manier waarop kan worden opgetreden als men getuige is van (een poging tot) diefstal of heling (heterdaad, dus 112 bellen).

---

<sup>31</sup> Verwijdering van weesfietsen, fietswrakken of gevaarlijk (hinderlijk) gestalde fietsen is het toepassen van bestuursdwang en dient te voldoen aan strikte voorwaarden wat betreft juridische verankering en procedure. Zie hiervoor afdeling 5.3 van de Algemene wet bestuursrecht. Voor meer informatie kunt u terecht bij de Fietsersbond.

<sup>32</sup> Deze controle moet twee keer plaatsvinden: op het moment van binnenkomst en vlak voordat de fietsen worden verkocht of vernietigd. Op deze manier wordt voorkomen dat een fiets niet als gestolen wordt herkend doordat de aangifte te laat is verwerkt in het bestand.

<sup>33</sup> Zeker de komende jaren is het checken op diefstal lastig. Het landelijk dekkend aangiftebestand bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) bevat slechts de nieuwe aangiften. Aangiften van fietsen die enkele jaren geleden zijn gestolen ontbreken. Het blijft dan ook noodzakelijk het aangiftebestand van de eigen politieregio te bevragen. Ook is het zeker redelijk om bij fietsen waarin een postcode gegraveerd staat de eigenaren rechtstreeks te benaderen. Als het RDW-bestand enige jaren goed functioneert, is een check op diefstal met dit bestand voldoende. Het is immers de verantwoordelijkheid van fietsbezitters aangifte te doen.

Beide soorten communicatie kunnen worden ondersteund door bekendheid te geven aan de maatregelen en successen van het anti-fietsdiefstalbeleid. Zo zullen mensen eerder geneigd zijn aangifte te doen van fietsdiefstal indien ze weten dat gestolen fietsen regelmatig bij de eigenaren worden terugbezorgd en zullen gelegheidsdieven zich eerder laten weerhouden als ze weten dat fietsdiefstal niet alleen strafbaar is, maar dat er ook een reële dreiging is gepakt te worden. Een integrale aanpak van fietsdiefstal dient dan ook vergezeld te gaan van een communicatieplan om de effectiviteit van de maatregelen te verhogen.

### **Gebiedsgerichte aanpak**

Fietsdiefstal concentreert zich vaak op bepaalde locaties in de gemeente. Deze 'hotspots' verdienen een gerichte aanpak. Daarbij gaat het zowel om maatregelen die de inschatting van het fietsdiefstalisico beïnvloeden als om maatregelen gericht tegen het stelen van fietsen.

De architectonische en stedenbouwkundige vormgeving en -inrichting hebben een grote invloed op (de perceptie van) het fietsdiefstalisico. Het gaat daarbij vooral om zaken op het gebied van fietsparkeren en sociale veiligheid. Consequente aandacht voor criminaliteitspreventie bij de (her)inrichting van gebieden kan veel problemen voorkomen. Daarvoor bestaan verschillende instrumenten: Politiekeurmerk Veilig Wonen<sup>®</sup>, Veiligheidseffectrapportage en de Europese norm voor criminaliteitspreventie en stedenbouwkundig ontwerp NVN-ENV 14383-2. Het risico van fietsdiefstal dient bij het toepassen van deze instrumenten expliciet te worden meegenomen.

Locaties waar fietsdiefstalproblemen zijn geconcentreerd - zoals stationsomgevingen, uitgaanscentra en winkelgebieden - hebben vaak ook andere veiligheidsproblemen. Al deze problemen worden dan vaak gebiedsgericht aangepakt. Deze gebiedsgerichte aanpak is breder dan de preventieve aanpak gericht op de architectonische en stedenbouwkundige vormgeving en inrichting zoals hierboven beschreven. Vaak gaat het ook om bijvoorbeeld surveillance, toezicht, aanpak van overlast door drugsgebruik en selectieve toegang. Ook op dit gebied bestaan reeds enkele instrumenten zoals Keurmerk Veilig Ondernemen, Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan en de Handreiking voor lokale veiligheidsarrangementen (LVA). Ook bij het toepassen van deze instrumenten en bij de wijkaanpak van veiligheid dient het bestrijden van het risico van fietsdiefstal - indien relevant - te worden meegenomen.

Bij een gebiedsgerichte aanpak van veiligheidsproblemen in het algemeen en dus ook fietsdiefstal zijn per definitie veel partijen betrokken. Het is van belang dat de afspraken over de aanpak en de rol van alle partijen specifiek en meetbaar worden vastgelegd. Op deze manier kunnen er geen misverstanden ontstaan over wie waarvoor verantwoordelijk is en kunnen partijen elkaar aanspreken op het niet nakomen van de afspraken.

### 4.3 CONCLUSIES

De bestrijding van fietsdiefstal vraagt om een integrale aanpak onder regie van de gemeente.

- Integraal betekent samenhang tussen maatregelen in de verschillende stadia in de veiligheidsketen (proactie, preventie, preparatie, repressie en nazorg).
- Integraal betekent samenhang tussen aspecten waar maatregelen op interveniëren (locatie, object, omstandigheden, daders en slachtoffers).
- Integraal betekent gecoördineerd met alle relevante partijen (gemeente, politie, OM, institutionele organisaties, bedrijven, organisaties en burgers).

Voor een effectieve aanpak van fietsdiefstal in gemeenten dienen de volgende thema's aan de orde te komen:

- beleidsinformatie over de ontwikkeling van fietsdiefstal: risicolocaties, tijden, daders, veelplegers;
- fietsparkeermogelijkheden bij de woning en bij bestemmingen: bergingen, collectieve bergingen, straatparkeren, bewaakt stallen, rekken met FietsParKeur;
- controle van fietsen op diefstal en van handelaren op bijhouden in- en verkoopregister en toezicht door politie, toezichthouders en particulieren;
- opsporing van fietsendieven bij bekende dader, heterdaad, extreem handelen en expliciet patroon en afspraken met het OM over strafrechtelijke handhaving met speciale aandacht voor (jeugdige) veelplegers;
- terugbezorging van gestolen fietsen die in beslag zijn genomen, gevonden of verwijderd;
- communicatie met als doel kennis overdragen over veilig stallen en het beïnvloeden van houding en gedrag ten aanzien van helen, stelen en aangifte doen, o.a. door aandacht te schenken aan de activiteiten en resultaten van aanpak van fietsdiefstal;
- bij de gebiedsgerichte aanpak van veiligheidsproblemen de mogelijkheden voor de aanpak van fietsdiefstal benutten;
- de registratie van fietsen en de registratie van gestolen fietsen: fietsregistratie, aangiften en toegankelijkheid van de aangiften.

In een Plan van Aanpak Fietsdiefstalbestrijding worden bij deze thema's de lokale doelstellingen geformuleerd en de daarbij behorende maatregelen. Daaruit moet duidelijk worden welke partij(en) waarvoor en op welk moment verantwoordelijk is/zijn.

Maatregelen ter bestrijding van Fietsdiefstal zijn deel specifiek voor de aanpak van dit ene delict maar zullen deels kunnen meeliften met andere maatregelen op het gebied van veiligheid. Vooral bij een gebiedsgerichte veiligheidsaanpak kunnen maatregelen ter voorkoming van fietsdiefstal veelal zonder veel extra inspanningen worden geïntegreerd. Dat geldt zowel voor de inzet van de gemeente als voor de politie.



# BIJLAGE

## AFKORTINGEN, BEGRIPPEN EN LITERATUUR

### AFKORTINGEN

AFAC	Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale
APV	Algemene Plaatselijke Verordening
Awb	Algemene wet bestuursrecht
BOA	Bijzonder Opsporingsambtenaar
BPS	Bedrijfs processensysteem
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCV	Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid
GPF	Gebiedsgebonden politiefunctionaris
HKS	Herkenningsdienst-systeem
ISD	Inrichting voor Stelselmatige Daders
KVO	Keurmerk Veilig Ondernemen
KVU	Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan
PKVW	Politiekeurmerk Veilig Wonen®
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
SOV	Strafrechtelijke Opvang Verslaafden
Stb.	Staatsblad
VER	Veiligheidseffectrapportage
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
WvSr	Wetboek van strafrecht
Www	Wegenverkeerswet

## BEGRIPPEN

**Bedrijfs processensysteem (BPS):** informatie- en registratiesysteem van de politie op niveau van de politieregio waarin incidenten worden geregistreerd (aangiften, aanhoudingen, processen verbaal, enz.).

**Bijzondere Opsporingsambtenaar (BOA):** ambtenaar belast met het controleren van gemeentelijke regelgeving.

**Bovag:** brancheorganisatie van onder andere de fietsvakhandel.

**CBS-Statline:** databank van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

**Fietsparkeervoorzieningen:** rekken, klemmen of hekken voor het parkeren van fietsen.

**FietsParKeur:** keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen aan de hand van een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert: gemak bij het plaatsen van een fiets, gemak bij het vastzetten van een fiets; kans op letsel bij de gebruiker of de passant; kans op schade aan de fiets; kraakbestendigheid; vandalismebestendigheid; duurzaamheid; informatie over het systeem. Meer informatie en een overzicht van alle goedgekeurde rekken op [www.fietzersbond.nl/stallingsbeleid](http://www.fietzersbond.nl/stallingsbeleid).

**Gebiedsgebonden politiefunctionaris (GPF):** 'wijkagent'.

**HALT-afdoening:** lichte werk- of leerstraf voor minderjarigen, uitgevoerd door zogenaamde HALT-bureaus, waardoor ze niet in aanraking komen met Justitie.

**Herkenningsdienst-systeem (HKS):** landelijk politie-informatiesysteem voor het herkennen van gestolen goederen, verdachten, enz.

**Inrichting voor Stelselmatige Daders (ISD):** detentievoorziening voor de categorie die zich veelvuldig aan kleine criminaliteit schuldig maakt, maar waarvan de strafbaarheid onvoldoende is om een langere vrijheidsstraf te rechtvaardigen.

**Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO):** certificeringsregeling voor veiligheid op bedrijventerreinen en winkelcentra waarbij samenwerking om structurele maatregelen te treffen centraal staat. Zie ook [www.hetccv.nl](http://www.hetccv.nl).

**Kwaliteitsmeter Veilig Uitgaan (KVV):** hulpmiddel voor lokale initiatieven op het gebied van veilig uitgaan. De KVV zorgt voor het kader waarin samenwerkingspartners hun eigen bijdrage leveren aan een veilig horecagebied. Zie ook [www.hetccv.nl](http://www.hetccv.nl).

**Modus operandi (MO):** de bij het misdrijf gehanteerde werkwijze.

**NVN-ENV 14383-2:** Europese norm voor veilig ontwerp en beheer van nieuwbouwwijken, stadsvernieuwing en herstructureringsgebieden.

**Politiekeurmerk Veilig Wonen® (PKVW):** keurmerk met als doel enerzijds door een zorgvuldig ontwerp en beheer van de gebouwde omgeving de kans op woninginbraken zoveel mogelijk te verminderen en anderzijds verbetering van de sociale veiligheid in semi-openbare ruimten en de directe woonomgeving. Zie ook [www.hetccv.nl](http://www.hetccv.nl).

**ProRail:** de organisatie die het Nederlandse spoorwegen netwerk beheert.

**Recidive:** herhaling van strafbaar gedrag.

**RDW-bestand:** landelijk bestand met aangegeven gestolen fietsen bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

**Ruimte voor de Fiets:** door het rijk gefinancierde vernieuwingsoperatie (uitbreiden en verbeteren) van alle 380 stationsstallingen (bewaakt en onbewaakt) in Nederland.

**Schuldheiling:** verwijtbaar bezit van of handel in gestolen goederen; dat wil zeggen dat men wist of had kunnen (moeten) weten dat goederen gestolen zijn.

**Stallingvoorzieningen:** afgesloten of bewaakte voorzieningen voor het parkeren van fietsen.

**Strafrechtelijke Opvang Verslaafden (SOV):** instelling voor criminele verslaafden, opname maximaal twee jaar.

**Tag:** chip waarin gegevens zijn opgeslagen die met behulp van een tag-reader uitgelezen kunnen worden.

**Tag-reader:** uitleesapparaat voor tags.

**Veiligheidseffectrapportage (VER):** instrument voor het in kaart brengen van veiligheidsrisico's van grootschalige ruimtelijke projecten of een nieuw gebouw. Zie ook [www.hetccv.nl](http://www.hetccv.nl).

**GEBRUIKTE ACHTERGRONDLITERATUUR**

*Leidraad fietsparkeren*, Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur CROW (Ede, 2001).

*Landelijk Kader Nederlandse Politie 2003 - 2006*.

*Handreiking voor lokale veiligheidsarrangementen*, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (Den Haag, 2004).

*Naar en veiliger Samenleving*, Ministerie van Justitie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (Den Haag, 2002).

*Met de fiets naar de trein, voorwaarden die de rijksoverheid stelt aan fietsenstallingen bij spoorwegstations*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Den Haag, 2000).

*Aanwijzing voor de opsporing*, Openbaar Ministerie (Den Haag, 2003).

*Politiemonitor Bevolking 2003* (Den Haag/Hilversum, 2003).

*Werkprogramma Fietsdiefstalpreventie 2002 - 2006*, Projectgroep Fietsdiefstalpreventie Amsterdam (Amsterdam, 2002).

*Tegenhouden troef, een verkenning van Tegenhouden als alternatieve strategie van misdaadbestrijding*, Raad van Hoofdcommissarissen (2003).

*Fietsdiefstal, onderzoek naar de dagelijkse praktijk van fietsendieven*, Regioplan (Amsterdam, 1995).

*Invloed kwaliteit fiets op ongevallen*, Ing. C.C. Schoon, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, (Leidschendam, 1996).

*Kernbeleid veiligheid, handreiking voor gemeenten*, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (Den Haag, 2003).

*Vogelvrije Fietser*, Fietsersbond (Utrecht, 2002).



**COLOFON****Uitgave**

Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid  
Bezuidenhoutseweg 12, 2594 AV Den Haag  
Postbus 93012, 2509 AA Den Haag  
Servicedesk (070) 349 06 36  
info@hetccv.nl  
www.hetccv.nl

i.s.m. de Fietsersbond

**Auteur**

Frank Borgman (Fietsersbond)

**Meegewerkt aan de totstandkoming van deze publicatie hebben:**

Michel de Vroege (CCV, tevens eindredacteur)  
Jaap de Jong (gemeente Den Haag)  
Hens Adrichem (gemeente Heemskerk)  
Bert Zinn (ministerie van Verkeer en Waterstaat)  
Jeanine Bacchus (CCV)  
Martine Gooszen (CCV)  
Rodney Haan (CCV)  
Ron Meeldijk (CCV)  
Goof de Vor (CCV)  
Jack Verbruggen (VNG)  
Alex de Hoop (AVC)

**Ontwerp en vormgeving**

Vorm Vijf Ontwerpteam, Den Haag

**Foto binnenzijde omslag**

Inge van Mill, Den Haag

**Druk**

Artoos, Rijswijk

ISBN-10: 9077845046

ISBN-13: 9789077845042

© 2005 het CCV



centrum  
criminaliteitspreventie  
veiligheid