

1. Inleiding	pag. 3
2. Fietsendiefstal in cijfers	pag. 5
2.1. Inleiding	pag. 5
2.2. De ontwikkeling in de laatste jaren	pag. 5
2.3. Lokale en regionale cijfers	pag. 6
3. Achtergronden van fietsendiefstal	pag. 9
3.1. Inleiding	pag. 9
3.2. Gegevens over daders	pag. 9
3.3. Gegevens over slachtoffers	pag. 10
3.4. Omstandigheden waaronder fietsendiefstal plaatsvindt	pag. 11
4. Preventie-strategieën	pag. 12
4.1. Inleiding	pag. 12
4.2. Wie kan iets doen aan preventie	pag. 12
4.3. Preventie-strategie 1: opsporing en terugbezorging	pag. 14
4.4. Preventie-strategie 2: techno-preventie	pag. 16
4.5. Preventie-strategie 3: algemene preventie	pag. 17
5. Praktijkvoorbeelden	pag. 20
5.1. Inleiding	pag. 20
5.2. Opsporing en terugbezorging	pag. 20
5.3. Techno-preventie	pag. 22
5.4. Algemene preventie	pag. 23
6. Stappenmethode: een voorbeeldproject	pag. 26
7. Hulpmiddelen	pag. 40
7.1. Inleiding	pag. 40
7.2. Hulpmiddelen bij techno-preventie	pag. 40
7.3. Hulpmiddelen bij algemene preventie	pag. 46
Literatuurlijst	pag. 49

- *Waarom wilt het procedure CBP
(50 x topic net-vennoot met wilt je / aanpak?)*

- *Politie wil heten van de dag met de
met neten re (pep op via CBP criminaliteit)*

v.b. CBP ↔ LPC en in?

Dit hoofdstuk is geschreven door:

B. van Dijk – Bureau Criminaliteitspreventie,
Muiderberg
D. v.d. Laan – Stichting Werkgroep 2000,
Instituut voor Inspraakorganisatie
en Beleidsonderzoek,
Amersfoort.

Met dank aan:

M. Smit – Amsterdam

1983/12

Volgens de wet is er van fietsendiefstal sprake als men zich de fiets van een ander toeëigent. Wij nemen hier echter een wat breder uitgangspunt, namelijk wat slachtoffers als diefstal van hun fiets ervaren.

Wanneer een fiets die op een brug is neergezet, door een groepje ballorige jongelui in het water wordt gegooid, beschouwen wij dat hier als diefstal (hoewel er volgens de wet sprake is van vernieling). Als iemand even een fiets „leent”, omdat hij snel verderop moet zijn en de fiets drie kilometer verderop neerzet, komt dit voor het slachtoffer (en voor de wet) ook op diefstal neer. — *nu wat je dat je dan*



„Deze week was mijn vrijwel nieuwe lichtgroene fiets met framenummer 7167537 aan de beurt bij de fietsendieven. Staande op een groot plein, vastgelegd met kettinger, werd op klaarlichte dag mijn fiets gestolen. De eerste reacties van degenen aan wie ik de diefstal vertel, zijn niet bemoedigend. Als je zo'n mooie fiets hebt, weet je dat je die kwijtraakt, zeggen ze. Vrijwel

iedereen is bestolen of kent iemand die bestolen is, soms meer dan eens” (dagblad Trouw, juli 1982).

Een somber beeld. Misschien wat overdreven? Kan zijn, maar ook de cijfers liegen er niet om. Fietsendiefstal is een van die delicten waar de Nederlander hinder van ondervindt. Elk jaar opnieuw gebeurt het meer dan een half miljoen keer dat een fietser plotseling zijn karretje kwijt is (WODC-slachtofferenquête '79). Een fiets stelen vinden de Nederlanders geen zware misdaad, maar ze ergeren zich wel groen en geel.* In de eerste plaats aan de brutaliteit van de dader natuurlijk. Daarna aan zichzelf omdat ze toch een beter slot hadden moeten kopen of vergeten waren hem op slot te zetten. En ook aan de politie, die te weinig doet om de diefstal van fietsen binnen de perken te houden. We geven hier enige cijfers.

- In 1980 bedroeg de schade als gevolg van fietsendiefstal zo'n 230 miljoen gulden. Om een vergelijking te maken: in 1980 werd voor een totaalbedrag van ongeveer 25 miljoen gulden uit auto's weggenomen (WODC-slachtofferenquête 1981).
- Het risico om te maken te krijgen met fietsendiefstal neemt bovendien de laatste jaren sterk toe. Was in 1973 nog „maar” 4% van de fietsende Nederlanders boven de vijftien jaar het slachtoffer, in 1980 klom het percentage al op tot 7,6%.

Lang niet alle slachtoffers doen aangifte bij de politie. In 1980 zegt 71% van de slachtoffers dat ze de diefstal aan de politie melden; maar slechts 55% van de slachtoffers ondertekent uiteindelijk een p.v. (Het plaatje van de criminaliteit, '83).

- Nauwelijks meer dan 1% van de diefstallen wordt opgehelderd door de politie. Doordat de eigenaar meestal op eigen houtje gaat zoeken, komt ongeveer 10% van de gestolen fietsen, al dan niet beschadigd, weer boven water (Roëll en Van Dijk, '82).

mak

*Inleiding moet
geheel over
Dit is maar
gemiddeld en
veranderd*

* Uit de WODC-slachtofferenquête 1981 blijkt dat slachtoffers van fietsendiefstal op de vraag „moet de dader gestraft worden” als volgt antwoorden: 58% met een boete, 16% geen straf, 10% met gevangenisstraf, 16% andere vormen van straf.

De laatste jaren is het fietsen weer flink toegenomen. Eerst vooral voor plezierritjes, sinds 1975 ook om naar het werk te gaan. Ieder jaar verkopen de handelaren nu meer dan een miljoen nieuwe fietsen. Deze trend zal waarschijnlijk aanhouden. Hogere autokosten en stijgende tarieven in het openbaar vervoer zullen daartoe bijdragen. Bovendien wil de overheid het fietsen bewust stimuleren. Vermoedelijk zal het aantal fietsen in Nederland dus de komende jaren verder toenemen en zal er een (nog) intensiever gebruik van de fiets worden gemaakt. De kans bestaat dat het aantal fietsendiefstallen ook blijft stijgen, alleen al omdat er meer fietsen op straat zijn. Aanleiding genoeg om een apart hoofdstuk te besteden aan de problemen rond fietsendiefstal en de mogelijkheden om dat delict tegen te gaan.

Het hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

- In paragraaf 2 gaan we in op de cijfers die voorhanden zijn. Er wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de tijd en de verschillen tussen stad en platteland.
- In paragraaf 3 belichten we de achtergronden van fietsendiefstal. We behandelen er gegevens over daders en slachtoffers en de omstandigheden waaronder fietsendiefstal plaatsvindt.
- In paragraaf 4 bespreken we de verschillende preventie-strategieën (opsporing en terugbezorging, techno- en algemene preventie) bij het voorkomen van fietsendiefstallen.
- In paragraaf 5 wordt verslag gedaan van een aantal ervaringen die tot nu toe zijn opgedaan met preventieprojecten.
- Vervolgens wordt in paragraaf 6 een gefingeerd project behandeld dat geheel volgens het vertrouwde stappenmodel is opgezet.
- In paragraaf 7 tenslotte, wordt aangegeven welke hulpmiddelen er zijn en hoe die gebruikt kunnen worden.

Inlechts in
staat verhaal:
Nederland = fietsland
x miljoen fietsers
verkoop laatste jaar
(tabelletje)
Karton: delang
1/11 fiets

Fiets is van belang
- kinderen / vrouwen
- milieu perspectief

(pa auto)
(= toekomst)

Diefstal is ernst

== bla bla
oek totak schade
(gigantisch!)

Dat deheigt fiets
geeft schade
gemet van ellende
kinder

cijfers a'donse
slachtoffers 1987
(a'donnas over pol.
by Plien)

Fietsdiefstal neemt
steeds

Inleiding

2.1

Er zijn twee bronnen voor gegevens over fietsendiefstal: de CBS-politiestatistiek en de slachtofferenquêtes van het WODC. Zij moeten, als het kan, naast elkaar gebruikt worden.

land + land

De CBS-cijfers geven het aantal bij de politie ter kennis gekomen strafbare feiten weer. Een deel van de totale (werkelijke) criminaliteit blijft daarbij buiten beeld, omdat mensen er geen aangifte van doen (dark number). Om een indruk te krijgen van de totale criminaliteit houdt het WODC (het Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatie Centrum van het

Ministerie van Justitie) sinds 1973 jaarlijks een enquête* onder een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking boven de 15 jaar. Daarin wordt gevraagd van welke delicten men slachtoffer is geworden in het afgelopen jaar.

In 2.2. geven we in het kort de ontwikkeling van de landelijke CBS- en WODC-cijfers in de afgelopen jaren.

Vervolgens wordt in 2.3. aandacht besteed aan regionale en lokale cijfers.

De ontwikkeling in de laatste jaren

2.2

CBS-cijfers

Het aantal door de politie geregistreerde fietsendiefstallen is tussen 1970 en 1976 flink gestegen, daarna stijgt de toename minder, getuige tabel 1.

Tabel 1

Aantallen bij de politie ter kennis gekomen fietsendiefstallen

	absoluut	index
1970:	31.900	100
1973:	55.000	172
1976:	107.300	336
1978:	100.000	313
1980:	115.900	363
1981:	136.000	426

Van de geregistreerde diefstallen kunnen we met zekerheid zeggen hoeveel er zijn opgelost. We zien een stijgende lijn in de periode van 1970 tot en met 1976, daarna daalt het oplossingspercentage weer (NCK-rapport, '81).

Tabel 2

Opsporingen door politie van gestolen fietsen

	oplossingspercentage	aantal
1973	4	1956
1976	7	7212
1978	5	5495
1980	5	6508

In 1980 werden door de politie 700 fietsen minder teruggevonden in vergelijking met het topjaar 1976.

WODC-cijfers

● Slachtofferpercentage.

Het eerste wat in de laatste jaren opvalt, is een fikse stijging van het risico om de dupe van fietsendiefstal te worden. De onderstaande tabel, die gebaseerd is op de WODC-slachtofferenquête** laat dat duidelijk zien.

Tabel 3

Aantal slachtoffers van fietsendiefstal

	percentage slachtoffers	absoluut***
1973	4,0	349.000
1975	4,5	393.000
1977	5,9	515.000
1979	7,5	749.999
1980	7,6	791.000

Daarbij zijn nog niet eens meegerekend de ontvreemde kinderfietsen en de slachtoffers onder de vijftien jaar.

*N. b. vermeldingsingang
niet hebben! Stelekerburg
af Peter Huizinga (Schweizer Ruch)
Die hebben / meten veel*

* Sinds 1981 wordt deze slachtofferenquête eveneens bij het CBS uitgevoerd.

** De resultaten van de CBS-slachtofferenquête 1981 zijn voor wat betreft fietsendiefstal slecht vergelijkbaar met de resultaten van de WODC-slachtofferenquête. Zo ligt het percentage slachtoffers van fietsendiefstal in 1981 volgens de CBS-enquête slechts op 5,1%. In deze CBS-enquête wordt echter niet langer gepercenteerd op het aantal bezitters van fietsen (zoals in de WODC-enquête) maar op het totaal aantal geïnterviewden. Bovendien zijn er door het CBS nog een aantal andere onderzoeksmethoden (b.v. andere trekking van de steekproef) toegepast, waarvan niet vastgesteld kan worden of ze de uitkomsten hebben vertekend.

*** De omrekening van de percentages naar absolute aantallen is gebaseerd op een berekening van het WODC.

Er is maar 1 (2) vermelding op deze markt!

● Aangiftebereidheid.

Een vrij groot deel van de fietsendiefstallen wordt niet bij de politie gemeld (tussen de 30 en 40%) en bovendien leidt niet elke melding tot een ondertekend aangifteformulier, zoals uit onderstaande tabel blijkt (Het plaatje van de criminaliteit, '83).

Tabel 4

	% slachtoffers dat melding maakt bij de politie	% slachtoffers dat p.v. ondertekent
1976	71	48
1977	64	39
1978	67	47
1979	63	38
1980	71	55

Uit deze tabel komt nogal een grillig beeld naar voren. In ieder geval kan niet worden gezegd dat de melding c.q. aangiftebereidheid de afgelopen 5 jaar is gedaald. Integendeel, er zijn nog nooit zoveel aangifteformulieren ondertekend als in 1980.

● Niet op slot zetten.

Uit de landelijke slachtofferenquête blijkt het volgende: 90% van de fietsbezitters zegt zijn fiets over het algemeen op slot te zetten. In Amsterdam zelfs 100%. Het percentage dat daadwerkelijk de fiets afsluit ligt wel wat lager. Van de slachtoffers in 1980 had 16% de fiets niet op slot gezet, in Amsterdam 11% (Roëll en Van Dijk, '82).

Conclusies

Uit de landelijke gegevens kunnen twee belangrijke conclusies worden afgeleid.

- In de eerste plaats blijkt het aantal fietsendiefstallen in de zeventiger jaren behoorlijk te zijn toegenomen: sinds 1973 is het aantal ruimschoots verdubbeld.
- Opvallend en verheugend is dat de aangiftebereidheid van de slachtoffers van fietsendiefstal niet afneemt! Dat neemt echter niet weg dat in ruwweg 50% van alle fietsendiefstallen geen p.v. wordt opgemaakt. Om redenen die verderop in dit hoofdstuk uit de doeken worden gedaan, zou het uit preventief oogpunt wenselijk zijn als de aangiftebereidheid (verder) zou stijgen.

2.3. Lokale en regionale cijfers

Slachtofferpercentage

In 1977 werd het percentage inwoners dat de dupe was van fietsendiefstal onderverdeeld naar gemeentegrootte. Voor de vier grote steden konden zelfs afzonderlijke slachtofferpercentages worden berekend (Van Dijk en Steinmetz, '80).

Tabel 5

Kans om slachtoffer te worden in de vier grote steden (1977)

Amsterdam	23%
Rotterdam	12%
Den Haag	7%
Utrecht	11%
(Landelijk gemiddelde)	6%

Het slachtofferpercentage in Amsterdam is dus opvallend hoog, het percentage in Den Haag verhoudingsgewijs laag.

Tabel 6

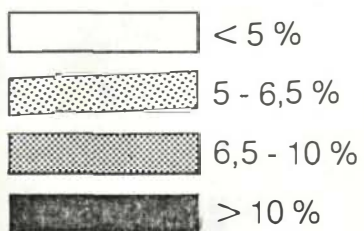
Kans om slachtoffer te worden in gemeenten buiten de grote drie (1977)

gemeente-grootte	100.000 - 400.000	8%
	50.000 - 100.000	6%
	20.000 - 50.000	5%
	10.000 - 20.000	2%
	5.000 - 10.000	3%
	5.000	3%

(Landelijk gemiddelde 6%)

Als we naar tabel 6 kijken, dan zien we dat er een samenhang bestaat tussen gemeentegrootte en slachtofferpercentage: Hoe groter de gemeente, des te hoger het slachtofferpercentage. De gemeenten tussen de tien- en twintigduizend inwoners vormen daar evenwel een uitzondering op. Op grond van de tabellen 5 en 6 kan men ook stellen dat het slachtofferpercentage in gemeenten tot 20.000 inwoners over het algemeen onder het landelijk gemiddelde (6%) ligt, in gemeenten van 20.000-50.000 ongeveer gelijk is aan het landelijk gemiddelde en in grotere gemeenten over het algemeen hoger ligt. Ook voor de regio's zijn aparte berekeningen gemaakt. Hier hebben we cijfers, waarbij het slachtofferpercentage voor de jaren 1976 en 1977 vergeleken kan worden met dat van 1978 tot en met 1980. Vooral in de randstad zien we hoge percentages. Na 1977 zijn de getallen fors gestegen in verreweg de meeste regio's. Er zijn ook buitenbeentjes in deze opsomming: in het noorden van Limburg daalde de kans, evenals in het zuiden van Noord-Holland en in Rijnmond.

*Lokale cijfers aanvullen
2.0.2 -*



slachtofferenquête van 1977 heeft men keken naar verschillen in aangiftebereidheid onder slachtoffers (Van Dijk en Steinmetz, dit leidde tot de volgende resultaten: 64% van de mannen doet aangifte, tegen 64% van de vrouwen.

- er bestaat een duidelijk verband tussen leeftijd en het doen van aangifte, getuige de volgende tabel.

Tabel 7

Aangiftebereidheid naar leeftijd in 1977

leeftijd	percentage slachtoffers dat aangifte doet
16-24	57,7
25-39	63,6
40-64	77,8
ouder dan 65	-

- In de drie grote steden gaat ongeveer 53% van de slachtoffers naar de politie om aangifte te doen; terwijl het aangiftepercentage in de overige drie categorieën rond de 69% ligt.
Een en ander blijkt uit onderstaande tabel.

Tabel 8

Aangiftebereidheid naar gemeentegrootte in 1977

Gemeentegrootte	Percentage dat aangifte doet
grote drie	53,1
50.000-400.000	68,4
20.000-50.000	69,6
kleiner dan 20.000	68,4

Het landelijk aangiftepercentage wordt dus duidelijk „omlaag getrokken” door de slachtoffers uit de drie grote gemeenten.

Niet op slot

In verschillende plaatsen zijn de laatste twee jaar controles uitgevoerd. Tabel 9 laat enkele resultaten zien.

Tabel 9

locatie	aantal gecontroleerde fietsen	percentage niet op slot	percentage helemaal geen slot
Amsterdam centrum	500	2**	onbekend
Leiderdorp	435	19	onbekend
's-Gravensande	1415	13	1
Rijnsburg	598	20	8
Beilen centrum	206	45	4
Dokkum	696	33	onbekend

Hoewel men op basis van 6 gemeenten eigenlijk geen conclusies mag trekken, lijkt de tabel een veel gehoorde mening te bevestigen: In de provincies buiten de randstad zet men zijn fiets minder vaak op slot. Fietsendiefstal in de landelijke gebieden lijkt vaker te wijten te zijn aan het niet op slot zetten van de fiets. In Bolsward zeiden twee op de drie mensen die aangifte kwamen doen, dat ze vergeten waren hun fiets op slot te doen (Advies Fietsendiefstallen Bolsward, '81).

Framenummer onbekend

Hoeveel fietsers kennen hun framenummer? Bij het doen van aangifte komt duidelijk naar voren dat de bekendheid met het framenummer gering is. In het reeds genoemde project in Friesland (Bolsward) bijvoorbeeld, kwam naar voren dat van de 230 slachtoffers die aangifte bij de politie deden, slechts 11% het framenummer kon opgeven.

Conclusies

De belangrijkste conclusies die we uit de lokale en regionale cijfers kunnen trekken, zijn:

- In grote steden loopt men veel meer kans zijn fiets kwijt te raken dan in kleine gemeenten, terwijl in die grote gemeenten verhoudingsgewijs juist minder aangifte wordt gedaan.
- In grote steden zet een hoog percentage van de bevolking zijn fiets op slot. Vaak blijkt dat evenwel geen afdoend middel tegen diefstal. In kleine gemeenten worden fietsen in mindere mate op slot gezet en dat brengt met zich mee dat daar ook verhoudingsgewijs veel fietsen die niet op slot staan, worden gestolen.

* Aantal geënquêteerden is te klein om het percentage te kunnen berekenen.

** Dit percentage ligt voor geheel Amsterdam waarschijnlijk een stuk hoger (Roel en Van Dijk, '82).

Achtergronden van fietsendiefstal

3.

Inleiding

3.1

In deze paragraaf gaan we in op kenmerken, motieven en werkwijzen van daders (3.2.), kenmerken van slachtoffers (3.3.) en de omstandigheden waaronder fietsendiefstal plaatsvindt (3.4.).

Volgens het WODC lijkt het erop dat voor een bepaalde groep van de bevolking de kans om of slachtoffer of dader of getuige van een misdrijf te worden, een stuk groter is dan voor de andere groepen (Van Dijk en Steinmetz, '82). De kenmerken van deze extra risico lopende groep zijn:

- ze zijn jonger dan 25 jaar
- ze wonen in de stad: door de anonimiteit ontbreekt de sociale controle om het stelen te voorkomen. Ook op drukke plaatsen, waar veel (potentiële) getuigen aanwezig zijn, wordt veel gestolen
- ze gaan relatief veel van huis en hebben veel vrije tijd.

Door het WODC werd een enquête gehouden onder een dergelijke risicogroep: de oudere leerlingen van een middelbare school in een van de voorsteden van Den Haag. Daarin kwamen vragen aan de orde, die te maken hadden met het getuige zijn, het slachtoffer worden en het zelf plegen van misdrijven. De meeste fietsendieven uit de steekproef gaven aan eerst zelf slachtoffer en/of getuige te zijn geweest, voordat ze tot diefstal overgingen. De „gang van slachtoffer naar dader” ziet er vaak als volgt uit:

1. je fiets wordt gestolen
2. je ziet dat iemand anders een fiets steelt
3. je beslist er zelf een te pikken.

De vicieuze cirkel is rond: Meer diefstal geeft meer slachtoffers en meer getuigen en vervolgens weer meer diefstal.

er is een ton aan zelf report studies (m.n. Jonge Tass Kuisssik)

Gegevens over daders

3.2

Er zijn jammer genoeg maar weinig gegevens bekend over daders van fietsendiefstal. Er doen veel geruchten de ronde over het stelen: grote partijen zouden in de ene regio worden verworven en in een andere regio verkocht. De één schat dit aandeel binnen het totaal aantal diefstallen hoog, de ander laag. Er zouden veel bendes zijn, die op professionele schaal opereren.

Meestal blijft het bij „horen zeggen” en bij wat berichten over de arrestatie van een dievenbende. Op grond van de spaarzame gegevens kan het volgende beeld geschetst worden.

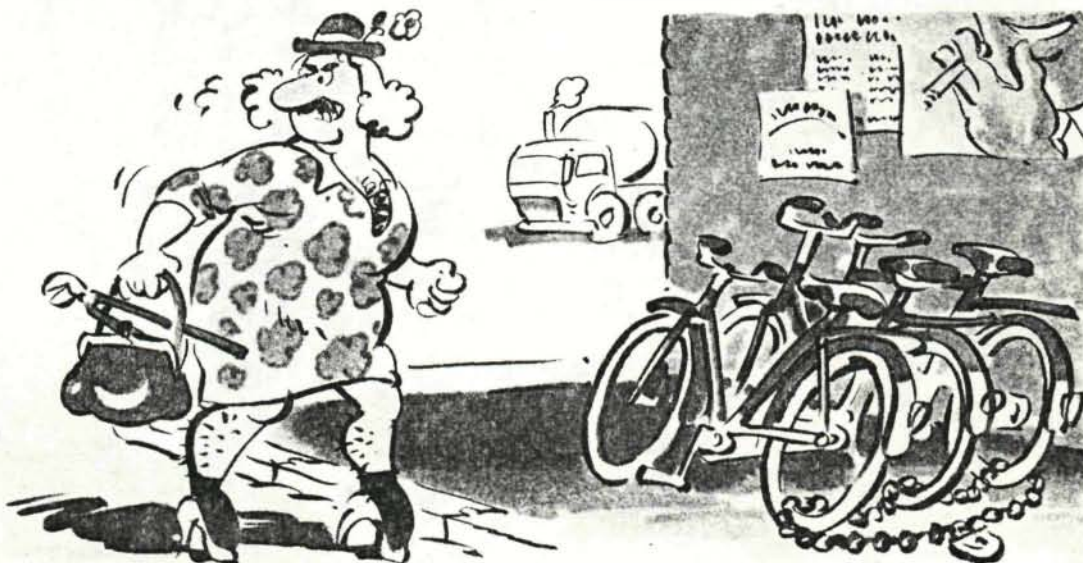
Motieven

Op basis van onderzoeksgegevens van de criminoloog Vermeer (in de Vogelvrije Fietser, 1981) kan een onderverdeling naar motieven worden gemaakt.

1. Illegale verwerving van inkomsten.

Daarbij kan verschil gemaakt worden tussen:

- De individuele dief, al dan niet voorzien van een eigen betonschaar, die in een boodschappentas makkelijk en onopvallend vervoerd wordt. Heroïneverslaafden maken een belangrijk deel uit van deze categorie.



- De groep die bijvoorbeeld met een vrachtwagen of een busje werkt.

2. Wegnemen voor eigen gebruik.

Binnen deze categorie zijn er:

- Daders die vinden dat ze in een „nood-situatie” zitten en zich daarom „vergripen” aan een fiets: de laatste bus gemist en geen ander vervoer voorhanden; haast hebben, iets zwaars mee moeten nemen, enz.
- Daders die stelen omdat ze zelf één of meerdere keren bestolen zijn. Dit motief schijnt de laatste tijd sterker de kop op te steken.

3. Joyriding.

Ook steelt men fietsen uit ballorigheid of om stoer te doen tegenover vrienden. Vaak vindt de fiets dan een einde in een gracht of in de sloot.

Kenmerken

De CBS-cijfers geven aan dat ongeveer 50% van de gepakte fietsendieven minderjarig is en dat ongeveer 95% tot het mannelijk geslacht behoort. We moeten echter niet uit het oog verliezen dat er bijvoorbeeld in 1981 slechts zo'n 3500 fietsendieven werden gepakt, terwijl er zo'n kleine 800.000 fietsen werden gestolen.

Het is dus met geen mogelijkheid te zeggen in hoeverre de CBS-cijfers representatief zijn voor alle fietsendieven.

Modus operandi

De manier waarop gewerkt wordt, verschilt sterk van dader tot dader. Tot nu toe vinden de meeste ontvreemdingen plaats via een van de volgende methoden:

1. Gewoon opstappen en wegfietsen, omdat de fiets niet op slot staat.
2. Het open trappen of open slaan van een simpel slot.
3. Forceren van een slot met eenvoudig gereedschap, zoals een schroevendraaier.
4. Het gebruiken van een valse sleutel, maar dit gebeurt niet vaak.
5. Doorknijpen van een slot met een stevig hulpmiddel, bijvoorbeeld een beton-ijzer-schaar.
6. Het gewoon oppakken van de fiets en meevoeren, met een draaghaak bijvoorbeeld.
7. Oppakken en inladen in een (vracht)auto.

De ene methode is meer in zwang dan de andere, maar ook hier geldt: nauwkeurige gegevens ontbreken.

*Dader profiel met veel beter te maken zijn
Is het een idee om uit criminaliteit zelf report profiel
wilt de draaien en door VM met checklist te laten
doen (dader interviews)*

3.3. Gegevens over slachtoffers

Kenmerken

Zoals in 3.1. is gezegd, lopen jongeren die in (grote) steden wonen, een extra risico om slachtoffer te worden van bepaalde vormen van criminaliteit. Dat geldt zeker ook bij fietsendiefstal. We hebben reeds gezien dat het slachtofferpercentage in grote gemeenten hoger is dan in kleine gemeenten.

Bovendien blijkt uit de slachtofferenquêtes van '76 en '77 (Van Dijk en Steinmetz, '80) al dat het slachtofferpercentage onder jongeren verreweg het grootst is:

Zo werd in 1977 12,7% van de jongeren van 16 tot en met 24 jaar slachtoffer van fietsendiefstal, terwijl in de overige leeftijdscategorieën het percentage niet boven de 5% uitkomt.

Vermoedelijk is de slachtofferkans onder jongeren zo groot, omdat ze veel van de fiets gebruik maken en daarbij bovendien hun fiets vaak op diefstalgevoelige plaatsen (bijvoorbeeld bij scholen, sportparken en cafés) neerzetten.

Tevens komt uit de slachtofferenquête van '77 naar voren dat mannen iets vaker slachtoffer van fietsendiefstal worden dan vrouwen: 6,5% tegenover 5,3%.

*Slachtoffer profiel
verbeten via CBS
Vergeet cijfers maar plek niet die wij al hebben
(enquête 80/81/82/84/86) Is ook door Pina draakt
en gedownload*

Diefstal melden en aangifte doen

Zo tussen de 60 en 70% van de fietsendiefstallen wordt aan de politie gemeld, maar dit leidt niet altijd tot een officiële aangifte. Er zijn verschillende redenen om niet naar de politie te gaan. De helft van de wegblijvers vindt het zinloos. Ruim 10% zegt onomwonden: „De politie doet er niks aan”. Hierbij zal ongetwijfeld een rol spelen dat de kans om de fiets terug te krijgen vrij klein is.

meer na bledend?

Houding van slachtoffers t.o.v. fietsendiefstal

Via een enquête onder de slachtoffers zijn de meningen van een flinke groep gedupeerden op een rijtje gezet (nog niet gepubliceerd onderzoek van Vermeer). Daaruit blijkt:

- de meeste slachtoffers vinden het een ernstige zaak dat hun fiets is gestolen. Voor ongeveer een derde van de slachtoffers had die gebeurtenis niet veel om het lijf
- meer dan een derde van de ondervraagden heeft zelf wel eens overwogen om een fiets te gaan stelen. Daarbij is er weinig verschil naar beroepsgroepen, alleen mensen die in de administratieve sector werkzaam zijn, komen minder vaak op de gedachte een fiets te stelen. Het is echter nog een hele stap van denken naar doen.

tsja

Omstandigheden waaronder fietsendiefstal plaatsvindt

3.4.

In de maanden mei tot en met september worden de meeste fietsen gestolen. Hier is een simpele verklaring voor: in deze maanden wordt immers ook het meest van de fiets gebruik gemaakt.

Als we kijken naar de plekken waar het meest fietsen worden gestolen, komen we tot het volgende lijstje:

- bij de woning
- pleinen, doorgaande straten en winkelgebieden in binnensteden
- rondom N.S.-stations en andere haltes voor het openbaar vervoer (bushaltes, streekbusstations, metrotoegangen)
- bij scholen
- bij cafés en andere uitgaansgelegenheden als bioscoop en dancing
- bij sportterreinen en zwembaden.

Wat hierbij opvalt, is dat er niet alleen veel wordt gestolen op plaatsen waar het doorgaans rustig is, maar ook op plekken waar het bijna altijd druk is, b.v. cafés. Dit wijst erop dat er op die drukke plekken dus kennelijk niet veel (sociale) controle is.

Er is al eens een gemiddelde berekend van hoeveel mensen getuige zijn van een fietsenroof (Roëll en Van Dijk '82).

Voor een diefstal in de Amsterdamse binnenstad komt men dan al gauw tot gemiddeld twee getuigen per diefstal. Die doen dus niets, soms werpen ze een vluchtige blik of blijven even staan. Een eindje verderop wel te verstaan.

*waarom doet men geen aangifte
dat toch wat beter uitwerken
wijzen op enorme gevaar (politie verliest elk
contact met deze markt zo)
Dus iets aan doen!
haken dan je dit als
strategie neemen
(hoe vaak ik macht gezocht!
wie ik verhoor
reuz?)*

4.1.

Inleiding

zullen in deze paragraaf drie preventie-strategieën onderscheiden:

het verbeteren van opsporing en terugbezorging

b. techno-preventie

c. algemene preventie

ad a. De opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen is een groot probleem. Veel mensen doen geen aangifte van fietsendiefstal, omdat ze veelal van mening zijn dat het geen zin heeft. Daarnaast beschikken diegenen die dan wel aangifte doen, vaak over te weinig informatie (b.v. het frame-nummer) over hun fiets. Door het ontbreken van de benodigde gegevens is het voor de politie ook niet mogelijk een goed opsporings- en terugbezorgingsbeleid te voeren. In 4.3 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden deze cirkel te doorbreken.

ad b. Bij techno-preventie denken we aan toepassing van middelen die fietsendiefstal bemoeilijken. Die middelen kunnen variëren van een simpel slot tot en met betere stallingsvoorzieningen. In 4.4. zal globaal op deze middelen worden ingegaan.

ad c. We kunnen zeggen dat bij de algemene preventie het gedrag van mensen centraal staat. Tot deze preventie-strategie kunnen zeer verschillende activiteiten gerekend worden: bijvoorbeeld het geven van voorlichting over het invullen van registratiekaarten, acties „open fiets” of het ophangen van posters op diefstal-gevoelige plekken. We beperken ons in 4.5. tot algemene preventieve maatregelen die op potentiële slachtoffers zijn gericht. Algemene preventie, gericht op potentiële daders, wordt hier buiten beschouwing gelaten omdat praktijkervaring ontbreekt. Mogelijke voorbeelden van de laatste vorm van preventie zijn het verbeteren van nachtelijk openbaar vervoer en het experimenteren met „witte fietsen”, waarmee men zich met name op de categorie incidentele daders richt.

Bij het beschrijven van de preventie-strategieën proberen we een zo compleet mogelijk beeld te geven.

Welke preventie-strategie en welke onderdelen daarvan u in de praktijk gaat toepassen, zal geheel afhankelijk zijn van het concrete probleem dat u gaat aanpakken.

Allereerst gaan we echter eens bekijken met wie je bij de preventie van fietsendiefstal zoal kunt samenwerken.

4.2.

Wie kan iets doen aan preventie

Samenwerken is belangrijk. Niet alleen binnen het eigen korps of district, maar vooral ook met het publiek, met personen en instellingen die bij het voorkomen van misdrijven van nut kunnen zijn. Hoe zo'n samenwerking eruit kan zien, hangt af van de plaatselijke situatie. In de ene plaats ligt bijvoorbeeld het overleg tussen politie en fietsenhandelaren wel goed, ergens anders zijn er maar heel weinig contacten.

In vogelvlucht volgt een overzicht van de mogelijkheden.*

- Het gemeentebestuur en de gemeenteraad. De vertegenwoordigende instanties bij uitstek om plaatselijke voorzieningen voor fietsers van de grond te krijgen. Raadsleden en B. & W. moeten beslissen over het beleid ten aanzien van het stallen van fietsen.

- Ambtenaren van gemeentelijke diensten. Het werk van B. & W. en in de gemeenteraad wordt voor een groot deel voorbereid door ambtenaren. Zo bereidt de afdeling Stedebouw/Planologie bouwplannen voor, maar ook herinrichtingsplaatsen binnen de bestaande bebouwde kom. Tekenaars van de afdeling Verkeer ontwerpen in detail de plekken waar ruimte voor fietsklemmen, slotpalen en stallingen komt.

Van de afdeling Stadsvernieuwing of de afdeling Economische Aangelegenheden kan een stimulans uitgaan om betrouwbare bewaakte fietsenstallingen in de oude wijken in bedrijf te houden of uit te breiden. Vanwege economische schaalvergroting en teruglopende opbrengsten dreigen nogal wat van deze stallingen het loodje te leggen.

* In 7.3. zijn een aantal voorbeeldbrieven opgenomen, die erop gericht zijn medewerking van derden te verkrijgen.

Via de afdeling Ruimtelijke Ordening kan misschien een bepaling in bestemmingsplannen worden opgenomen, dat woonruimten ook faciliteiten voor fietsenberging behoren te hebben.

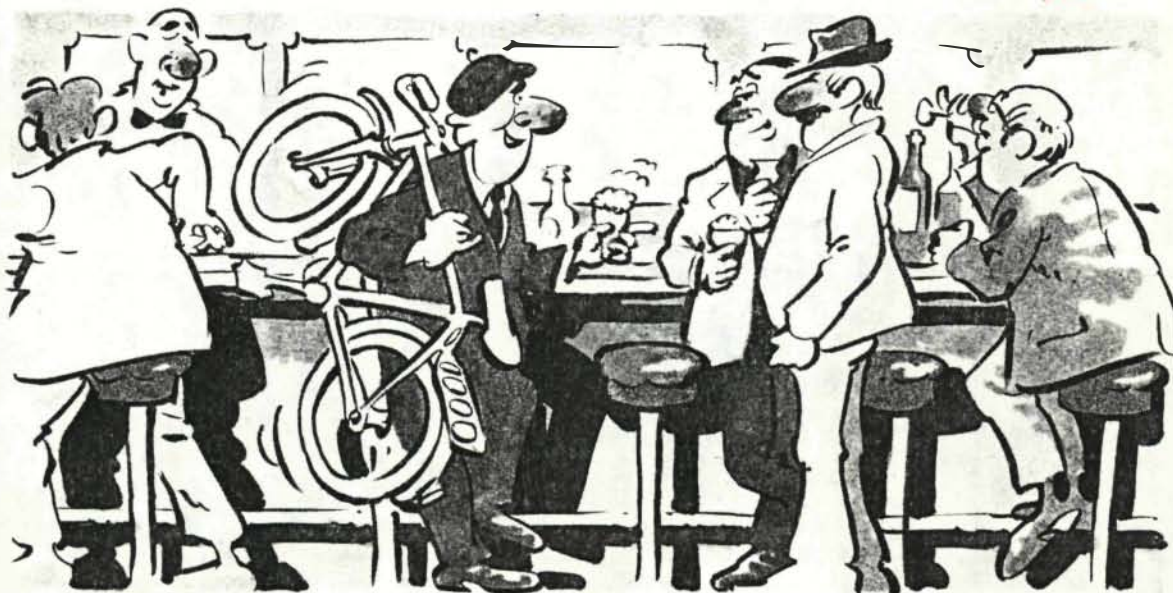
Als er een station is, overlegt de gemeente geregeld met de spoorwegen. Daarbij kan mooi het aantal weggenomen fietsen bij het station worden besproken. Misschien kan daar ook de spoorwegpolitie, die een beperkte opsporingsbevoegdheid op de stations heeft, bij worden betrokken.

- Handelaars in nieuwe en gebruikte fietsen, stallinghouders en fietsenverhuurders. Zij kunnen een rol spelen bij het geven van oriëntatie over bijvoorbeeld fietsslots en voorbereiden van fietsregistratiekaarten. Daarbij fietsen worden gemerkt. De politie de inkoopregisters van fietsen kunnen controleren. Wanneer hierbij met tact te werk wordt gegaan, zal daar van de zijde van de meeste handelaars geen bezwaar tegen bestaan.
- Plaatselijke afdelingen van de politieke partijen. Fietsenbezitters zijn ook kiezers. Een politieke partij kan erop aandringen dat er meer aandacht komt voor voorzieningen en voor preventie.
- De ENFB (De Echte Nederlandse Fietzers Bond). Dit is een landelijke organisatie die zich met belangenbehartiging voor de fietser bezighoudt. In veel steden, dorpen en streken zijn afdelingen van de ENFB actief. Soms houden ze zich bewust bezig met het probleem fietsendiefstal en in ieder geval zijn ze een bron van kennis en ervaring wat betreft de kwaliteit van de fietsenvoorzieningen en de problemen van de dagelijkse fietser.

- Buurt- en wijkgroepen (met name groepen die zich met verkeer bezighouden). Zij vertolken voor een deel wat er leeft onder de bevolking en zij spreken mee bij het maken van allerlei plannen voor de buurt.
- Onderwijzers en leraren, sporthal- en zwembadbeheerders, clubhuiswerkers. Zij kunnen veelal preventiemogelijkheden aangeven en meewerken aan initiatieven om jongeren te stimuleren preventieve maatregelen te nemen.
- Bibliotheekpersoneel. Via deze openbare instellingen kan een deel van het publiek bereikt worden, bijvoorbeeld door middel van een kleine tentoonstelling in de uitleenruimten.
- Middenstands- en winkeliersverenigingen. Het instellen van bewaakte fietsenstallingen in winkelcentra werkt ook in het voordeel van de ondernemers. Potentiële bondgenoten dus voor het tot stand brengen van goede voorzieningen.
- Caféhouders. Er wordt veel gestolen bij cafés, soms worden gestolen fietsen in cafés verhandeld. Wellicht kan via contacten met caféhouders een beter zicht op daders en helers worden verkregen.
- Plaatselijke pers. De lokale pers kan een belangrijke rol spelen bij het geven van bekendheid aan preventieve acties. Dat geldt voor zowel de dagbladen en de huis-aan-huis-bladen als krantjes van sportverenigingen en de kerk e.d.

*Belangrijkste tip: roep per
instantie de geïnteresseerden
naar de fietsers!!
Dat is m.i. de allerbelangrijkste
'reclame' tip voor VN en
lokaal!!*

ENFB?



Opsporing

omdat het opsporen van gestolen fietsen niet kan hebben, moet aan een drietal voorwaarden voldaan zijn. Een goede registratie van gestolen en ook van gevonden fietsen bij de politie; een hoge aangiftebereidheid en een goede kwaliteit van aangiften en ten derde een goed functionerende helingbestrijding. We behandelen deze voorwaarden hieronder apart behalve de laatste.

Een goede registratie bij de politie

Een goede registratie kan een belangrijke rol spelen bij het opsporen en terugbezorgen van gestolen fietsen. Hoewel van een landelijk registratiesysteem nu (nog) geen sprake is, valt er best veel te doen op lokaal en/of regionaal niveau:

- Het registreren van gestolen fietsen, het maken van registers van gevonden fietsen en het vergelijken van die twee lijsten. In de grotere plaatsen zou hierbij van een computer gebruik gemaakt kunnen worden.
- De telex ook in dienst stellen van het doorgeven van vermiste en gevonden fietsen. Als het gebruikelijk is dat bij auto- en bromfietsendiefstal van deze techniek gebruik gemaakt wordt, waarom gebeurt het dan niet bij fietsendiefstal? De omvang van de geleden schade is hier een stuk groter.
- Het maken van afspraken met naburige korpsen/groepen over het onderling uitwisselen van lijsten met gevonden fietsen. Het project Dordrecht (zie par. 5.2.) is daar een succesvol voorbeeld van. Het is wel van belang dat er in de diverse plaatsen van uniforme p.v.'s gebruik wordt gemaakt, zodat een lijst met elders gevonden fietsen snel te vergelijken is met het eigen register van gestolen fietsen.

Aangiftebereidheid bij het publiek

Men kan natuurlijk wel de boeken goed bijhouden, maar als een groot aantal fietsendiefstallen er niet in terecht komt, schiet men niet zoveel op.

- In de eerste plaats moet daarom een grotere aangiftebereidheid worden bewerkstelligd, bijvoorbeeld door gerichte voorlichtingsacties over het nut van het doen van aangifte. Daarbij moet dan worden gewezen op de

acties die de politie zelf onderneemt of gaat ondernemen om opsporing en registratie te verbeteren.

- Daarnaast is het van belang dat de kwaliteit van de aangiften goed is. Dit kan worden bereikt door het gebruik van fietsregistratiekaarten – en het noteren van het frame-nummer – te stimuleren. Zo werden in 1977 alle stadhuisambtenaren in Amersfoort verzocht een signalementskaart van de fiets in te vullen. Deden ze dat niet, dan kregen ze geen schadeloosstelling wanneer onder diensttijd uit de kelder van het stadhuis hun fiets gestolen was. Het probleem van fietsen zonder frame-nummer kan worden ondervangen door „registratie-acties” waarbij fietsen worden voorzien van postcode + huisnummer.*
- Tevens dient ook de politie zelf goed op de hoogte te zijn met de fietsregistratiekaart. Als iemand aangifte komt doen van fietsendiefstal moet er naar de kaart gevraagd worden en indien er een kaart is ingevuld moet de relevante informatie op het aangiftep.v. worden overgenomen (of de kaart aan het p.v. worden gehecht). Interne voorlichting kan op dit punt zijn vruchten afwerpen.

Helingbestrijding

Helingbestrijding is de derde voorwaarde waaraan voldaan moet zijn, wil het rendement van de opsporing worden verhoogd. Door een goede helingbestrijding wordt het immers veel moeilijker gestolen fietsen te verhandelen. De handel in gestolen fietsen kan beter onder controle komen door meer eisen te stellen aan de registratie die de handelaren in tweedehands fietsen er op na houden. Om dit mogelijk te maken is vaak een wijziging in de plaatselijke Algemene Politie Verordening nodig. Door aan handelaren in tweedehands fietsen duidelijk te maken wat het beleid van de politie is, kan een zekere samenwerking worden opgebouwd. Persoonlijke contacten en een redelijke verstandhouding zijn dan onontbeerlijk! Er is lang niet altijd sprake van onwil bij de handelaren, maar het ontbreekt hen nogal eens aan de elementaire kennis van het boekhouden. Begeleiding blijkt vaak nodig.

* In Rijssen vond de primeur plaats van het op die wijze merken van fietserf. Inmiddels zijn er in tal van plaatsen acties „fietsmerken” gehouden. Over het opzetten en uitvoeren van een actieve fietsregistratie-actie, zal in een nog te verschijnen aanvulling op dit hoofdstuk aandacht worden besteed. Voor wat meer informatie over een dergelijke actie bent u nu vooralsnog aangewezen op het Algemeen Politieblad, nr. 6, van 19 maart 1983.

Er zou een behoorlijke boekhouding moeten worden opgezet met vermelding van naam en toenaam van de koper en van de verkoper. Framenummer en merk moeten eveneens worden vastgelegd.

Natuurlijk is het ook van belang om bij bekende helers controles uit te voeren met behulp van lijsten van vermiste fietsen.

*Er zijn nieuwe helingswillekies
(wetswijziging!)*

Als er aan deze drie voorwaarden t.w.: een goede registratie bij de politie, aangifte-bereidheid bij het publiek en helingbestrijding wordt voldaan, kan de opsporing van gestolen fietsen optimaal plaatsvinden.

De verbeterde opsporing heeft ook een belangrijke preventieve werking:

Voor (professionele) daders zal het stelen van fietsen minder aantrekkelijk zijn, omdat de gestolen fietsen dankzij de helingbestrijding moeilijker zijn kwijt te raken.

Terugbezorging

In aansluiting op een goede opsporing, is de terugbezorging van opgespoorde gestolen fietsen van belang. Ook ten aanzien van dit punt een paar suggesties:

- De bezichtiging van de teruggevonden fietsen vergemakkelijken. Vaak zijn de ruimten waar de opgespoorde fietsen staan opgeslagen, niet goed toegankelijk. De fietsen zijn bijvoorbeeld ergens achter in het gebouw of in de kelder weggestopt of in een hoek van een binnenplaats neergezet. Soms is het er te donker om de fietsen goed te kunnen zien, of staan de fietsen onoverzichtelijk opgesteld. Soms ook zijn de openingstijden zodanig, dat veel mensen niet kunnen komen. Alleen al via een paar eenvoudige verbeteringen kunnen misschien meer fietsen terugkomen bij de rechtmatige eigenaars.

En, wat ook belangrijk is: het publiek krijgt het idee dat de politie serieus bezig is met de opsporing van gestolen fietsen. Waarschijnlijk neemt dan de bereidheid onder de bevolking om aangifte te doen, toe. Behoorlijke opslagruimten en royale bezichtigingstijden zijn dus nuttig.

- Ook kan men overwegen gevonden fietsen waarvan de oorspronkelijke eigenaar onbekend blijft, tegen vergoeding ter beschikking te stellen aan de bestolenen van wie de fiets niet wordt teruggevonden. Bij het doen van aangifte bij de politie in Rheden krijgt het slachtoffer een aankoopcertificaat mee. Daarmee heeft hij of zij het recht om op een speciale veiling, die eenmaal per kwartaal op zaterdag gehouden wordt, een fiets te kopen. Op die veiling worden teruggevonden fietsen door de politie zelf bij afslag verkocht. Blijkt later dat een oorspronkelijke eigenaar zijn inmiddels officieel verkochte fiets terugvindt, dan zijn er twee mogelijkheden:

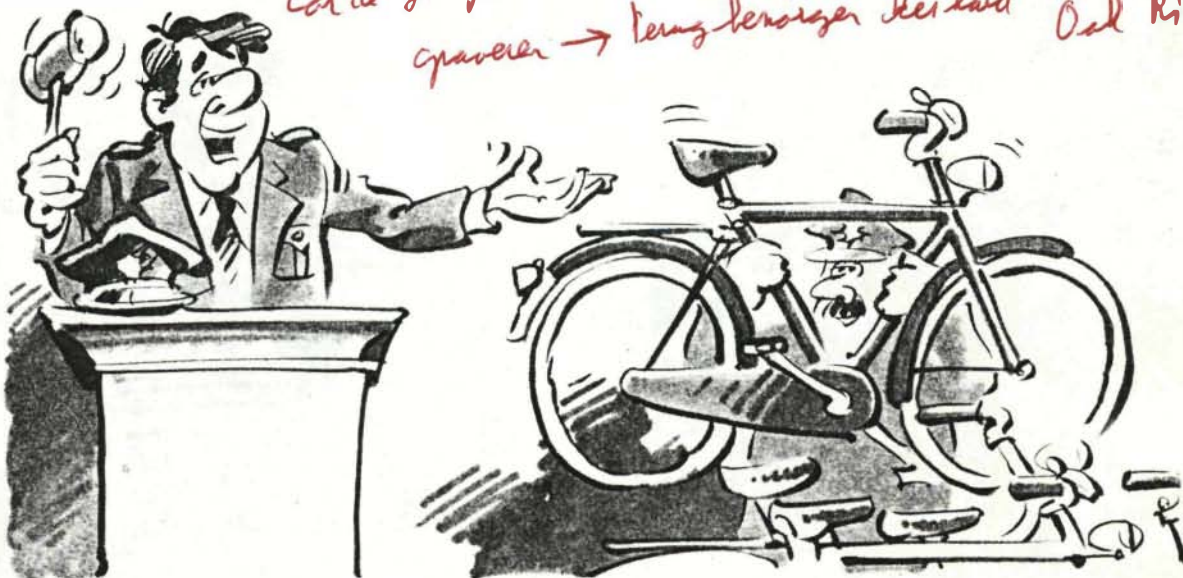
- a. de fiets komt terug bij de eerste eigenaar, de tweede krijgt zijn geld terug
- b. de tweede bezitter blijft vrolijk rondrijden op de fiets, de oorspronkelijke eigenaar krijgt het bedrag dat de fiets op de veiling opbracht.

De keuze ligt bij de oorspronkelijke bezitter. In Rheden wordt de opbrengst van de veiling besteed aan stallingvoorzieningen in het centrum (Nijland '82, Algemeen Politieblad, nummer 6, 1982). Wanneer men erin slaagt

Project Drecht (?)

Car de Jong. Daan't bleek vaband

graveren → terugbezorgen deiland Oel Rik?



de aangiftebereidheid te verbeteren is het mogelijk dat de politie in een niet onaanzienlijk aantal gevallen kan uitvinden van wie de gevonden gestolen fiets afkomstig is. De politie kan dan contact opnemen met de eigenaar en zelfs misschien de gevonden fiets bij deze thuis afleveren. Surveillance-

busjes zouden hiervoor goed dienst kunnen doen. De Gemeentepolitie van Rotterdam, waar een team van 12 man zich met fietsendiefstal bezighoudt, verleent inderdaad deze service. Overdreven? Het publiek merkt wel, dat de politie het opsporen van fietsen serieus opvat.

4.4.

Preventie-strategie 2: techno-preventie

We onderscheiden drie soorten techno-preventieve middelen*:

1. Fietssloten
2. Fietsbevestigingsmiddelen
3. Stallingsvoorzieningen.

} Rosa
wappalage

Fietssloten

Hoe moeilijker het slot te openen is, hoe kleiner de kans dat de fiets wordt gestolen. Heb je vastgesteld dat een bepaald slot een goede beveiliging geeft, omdat het hamer, betonschaar, zaag, zuur en andere middelen kan weerstaan, dan is de preventie optimaal.

De laatste jaren proberen de fabrikanten elkaar de loef af te steken door steeds nieuwe en veiliger sloten op de markt te brengen. Aan deze ontwikkeling lijkt voorlopig geen eind te komen en uit preventie-oogpunt gezien is dat maar goed ook. Bij dit proces speelt de druk van de verzekeringsmaatschappijen een grote rol: er kwamen steeds meer schadeclaims met steeds hogere bedragen omdat men zich steeds duurdere fietsen aanschafte.**

De verzekeringsmaatschappijen gingen derhalve steeds hogere eisen aan beveiliging stellen, zodat eigenaars van verzekerde fietsen zich genoodzaakt zagen een goed slot op hun fiets aan te brengen. Anders krijgen ze geen uitkering als hun fiets wordt gestolen. Aangezien het percentage verzekerden stijgt, zal het gebruik van goede sloten vermoedelijk ook gaan toenemen.

Overigens levert nu ook een aantal fabrikanten fietsen die al van een goed slot zijn voorzien. Voorlopig valt er echter nog genoeg te verbeteren aan de preventiebereidheid: vaak staan fietsen helemaal niet op slot of gebruikt men een eenvoudig te forceren slot. Door middel van voorlichting en acties als „open fiets” kan men hier verandering in brengen.

Fietsbevestigingsmiddelen

Het kan ook gebeuren dat dieven afgesloten fietsen meenemen naar een veilige plek om daar op hun gemak het slot open te breken. Vastketenen van de fiets aan een ander object, bijv. een boom, lantaarnpaal, hek of brugleuning, is dan ook het veiligst. Het is echter geen fraai gezicht, en in sommige gemeenten is deze manier van bevestigen dan ook in de A.P.V. verboden.

Een andere mogelijkheid biedt een vrij nieuw parkeersysteem voor fietsen: de fietsklem of fietsvergrendelingspaal. De fiets wordt door middel van een kabel- of kettingslot met het frame in de klem vergrendeld. Fietsklemmen zijn geschikt om fietsen op een betrouwbare manier geordend te parkeren.

De klemmen kunnen in de grond geplaatst worden, maar ook muur- en vloerbevestiging is mogelijk. Met een drietal typen neemt men proeven; veel mensen zijn nog onwennig met deze nieuwe klem. Voorlichting over het juiste gebruik is nodig.

Stallingsvoorzieningen

● Thuis.

Omdat een flink deel van de fietsen die worden gestolen, thuis buitenstaan, ligt het voor de hand na te gaan welke mogelijkheden er zijn om de fiets binnen te zetten.

Over het algemeen zijn er voor mensen die gelijkvloers wonen, weinig problemen om hun fiets binnen of in de schuur te zetten. Flatbewoners kunnen hun fiets vaak kwijt in kelderboxen. Het beveiligen van deze boxen tegen inbraak is echter lang niet altijd eenvoudig.

● In de woonomgeving.

Bewoners van etagewoningen staan over het algemeen voor de keus hun fiets buiten te zetten of gebruik te maken van een stalling in

* De techno-preventieve middelen zullen hier globaal worden besproken; in par. 7 gaan we in op de specifiek technische aspecten van sloten, klemmen en kluisen.

** Aan de trend om steeds duurdere en luxere fietsen te kopen schijnt overigens nu een einde te komen. Het laatste jaar is het percentage nieuw verkochte supersport- en racefietsen gedaald. Deze achteruitgang is voor een deel goedgemaakt door een stijging in de verkoop van „gewone” en toerfietsen.

de buurt. In de middelgrote en grote steden zijn in de wat oudere buurten nog vrij veel fietsenstallingen te vinden. In een enkel geval zijn deze stallingen bewaakt.

Helaas gaat het niet al te florissant met deze stallingen.

Zo nam in Amsterdam, de meest onveilige stad voor de fietsbezitter, van 1975 tot 1981 het aantal fietsenstallingen af van 178 tot 130.

Bedrijfjes die het houden van een fietsenstalling erbij deden, zagen het ook steeds minder zitten: de fietsenstalling als nevenbranche nam in aantal af van 56 in 1975 tot 25 in 1981.

In nieuwe wijken zijn dergelijke stallingen nauwelijks te vinden. Het bestemmingsplan laat dat vaak niet toe en bovendien is er in dergelijke wijken vaak minder behoefte aan stallingen omdat er niet zoveel etagewoningen zijn en omdat flatbewoners er over boxen beschikken.

*De hier stalling overnemen
wilt Rappaport Rosa*

● Op plaatsen waar veel fietsers komen. Diefstal doet zich vooral voor op die plekken waar erg veel fietsen worden neergezet. Het zorgen voor stallingsruimte daar kan vaak uitkomst bieden.

In de eerste plaats valt te denken aan meer bewaakte fietsenstallingen in de winkelgebieden. In Eindhoven zijn daar al heel goede ervaringen mee opgedaan: voor een paar kwartjes kan men binnen een omheining de fiets in een klem of een rek zetten, een bewaker houdt toezicht.

Op de Coolingsingel in Rotterdam, waar erg veel gestolen wordt, is onlangs een dergelijk project van start gegaan. Voormalige werklozen zijn daar als bewaker ingeschakeld.

Natuurlijk kent iedereen ook de bewaakte fietsenstallingen bij de N.S.-stations.

Een bewaakte stalling kost echter te veel geld als er maar weinig fietsers gebruik van maken. Om die reden heeft de N.S. bij een aantal kleine stations „fietskluizen” geplaatst. Een fietskluis is als het ware een „privéstalling” waar de fietser de sleutel van kan huren.

Preventie-strategie 3: algemene preventie

4.5.

In de inleiding van deze paragraaf zeiden we dat bij algemene preventie het gedrag van mensen centraal staat.

Dit betekent (in dit geval) dat het bestaande gedrag van vele fietsbezitters veranderd moet worden.

Dat wil zeggen: men moet (meer) gebruik maken van de beveiligde fietsenstallingen; men moet de fiets van een goed slot voorzien en dat slot ook gebruiken; men moet registreren; etc. De fietsbezitters hiertoe aan te zetten, is verre van simpel!

Bij het opzetten van acties op het gebied van algemene preventie moeten eerst zoveel mogelijk relevante gegevens over de doelgroep (fietsbezitters) worden verzameld.

Daartoe dient men antwoord te zoeken op vragen als:

- waar wonen fietsbezitters?
- wat is hun leeftijd?
- waarom zetten ze hun fiets niet (of te weinig) op slot?
- waarom maken ze geen (of te weinig) gebruik van de beschikbare stallingsmogelijkheden?
- via welke wegen kan men hen bereiken met informatie?
- zijn ze bereid te betalen voor verbeterde stallingsmogelijkheden?
- zijn ze bereid betere (vaak ook duurdere!) sloten te kopen?

Op het gebied van algemene preventie kan het volgende worden gedaan:

Verspreiden van registratiekaarten

Deze kaarten kunnen op grote schaal onder de bevolking worden verspreid. In de eerste plaats natuurlijk via de politiebureaus, maar ook bijvoorbeeld via:

- scholen
- fietsenwinkels en fietsenmakers
- politiestands
- wijkcentra en buurthuizen
- openbare bibliotheken, postkantoren en banken
- bus- en N.S.-stations.

Het is wel zaak de distributeurs ervan te door-dringen dat het om iets nuttigs gaat. Zo maar stapels kaarten de deur uit doen, haalt weinig uit.

Ook zal in de gaten gehouden moeten worden of er na verloop van tijd betere aangiften worden gedaan, met andere woorden of de kaarten ook werkelijk ingevuld worden.

Verspreiden van informatie over sloten, klemmen en stallingsplaatsen

Er kan voorlichtingsmateriaal worden verspreid over de kwaliteit van sloten en de werking van fietsklemmen.

Ook kunnen er plattegronden (in grotere gemeenten bijvoorbeeld op wijkniveau) worden uitgegeven, waarop staat vermeld waar fietsklemmen en stallingen te vinden zijn.

De verspreiding van dergelijke informatie kan via dezelfde kanalen gaan als de registratiekaarten.

Nog een mogelijkheid is de plaatsing van duidelijke wegwijzers naar stallingen en fietsklemmen te bewerkstelligen.

Controleren of fietsen op slot staan

Nadat in kaart gebracht is waar de meeste diefstallen gebeuren, vinden op die plekken tellingen plaats:

- Hoeveel fietsen staan er wel op slot
 - Hoeveel fietsen staan er slecht op slot.
- Wat onder slecht wordt verstaan verschilt van plaats tot plaats: in de Randstad en de grote steden is een simpel slot een te magere beveiliging, maar het biedt in een dun bevolkt gebied vaak wel voldoende bescherming. Er moet dus van tevoren zijn uitgezocht wat geldt als „voldoende op slot”, dat hangt samen met wat dieven het meest als breekmateriaal gebruiken.
- Hoeveel fietsen staan er niet op slot. Hier zijn twee situaties te onderscheiden: de fiets met een slot erop, maar niet afgesloten en daarnaast de fiets die helemaal geen slot heeft.

Fietsers die hun karretje niet op slot hebben staan, kunnen daarop worden gewezen en fietsers die de fiets wel goed op slot zetten verdienen een schouderklopje. In beide geval-

len kan dit door een kaartje aan de fiets te hangen, waarbij de tekst echter vanzelfsprekend verschilt. In ieder geval moeten alle fietsen van zo'n kaart worden voorzien. Het is anders voor een dief wel heel erg gemakkelijk om te zien welke fietsen er niet op slot staan.

Met de resultaten van zo'n controle kunnen verschillende dingen gedaan worden:

1. Ze gebruiken om de plaatselijke problematiek beter in beeld te krijgen.
2. Ze aan het publiek bekend maken in de hoop dat de fietsen voortaan beter op slot worden gezet. Men zou bijvoorbeeld kunnen bewerkstelligen dat er een artikel over dit onderwerp in de plaatselijke krant komt. Wanneer het om bepaalde groepen (b.v. scholieren) gaat, die hun fiets slecht afsluiten, kunnen die met een speciaal bezoek worden vereerd.

Na verschillende controles kan blijken, in hoeverre het percentage fietsen dat op slot staat, stijgt. Natuurlijk moet er wel op gelet worden, dat er misschien ook andere factoren dan de controle een rol kunnen spelen bij veranderend gedrag.

In het verlengde van een preventieve niet-op-slot-actie valt misschien ook een repressieve methode te overwegen: na een of twee controles worden de niet-afgesloten fietsen weggehaald. Een dergelijke methode kan echter wrevel opwekken bij het publiek (met name bij eigenaars van de weggehaalde fietsen). Bovendien lijkt deze vorm van afdwingen van preventieve maatregelen in strijd met de filosofie die in de oriënteringsnota wordt aangehangen: de vrijheid van de burger om al dan niet preventieve maatregelen te nemen.



Bij stallingen een praatje maken met de komende en gaande fietsers

Uit een proef in Amsterdam-Osdorp blijkt, dat deze manier van contact tussen politie en publiek goed aanslaat. Er kan informatie over sloten en andere beveiligingsmethoden worden gegeven: „Zo, vindt u zelf niet dat dat maar een belabberd slot is?” Door het praten over fietsen en over de diefstal ervan komt de politie een heleboel problemen te weten.

De bevolking kan bovendien meer bij het politiewerk in het algemeen worden betrokken wanneer als „binnenkomertje” fietsendiefstal gebruikt wordt.

Aandringen op betere voorzieningen voor fietsen

De politie pleegt al over allerlei kwesties overleg met de gemeente. Praten met technische ambtenaren over verkeersonveilige situaties, overleg met de burgemeester over orde-kwesties, contacten met opvangteams voor drugsverslaafden en ga zo maar door. Het is dus helemaal niet vreemd als de politie ook met de gemeente overleg zou voeren over het plaatsen van fietsklemmen en het openen van stallingen.

Er zijn allerlei normen ontwikkeld over de gewenste omvang en de kwaliteit van zulke voorzieningen.* Hoeveel stallingsplaatsen per winkelcentrum, per klaslokaal, enz. Welk type voorzieningen het beste past in welke situatie. Nota's van plaatselijke verkeerswerkgroepen (de „knelpuntennota's” van de ENFB bijvoorbeeld) en van de verkeersdienst van gemeentewerken bieden meestal goede aanknopingspunten. Veel gemeenten kennen adviesraden voor het verkeer: de politie kan daar ook zitting in nemen, of heeft daar al zitting in genomen.

Apart aandacht voor vernieuwing?

Heel veelal Peter Huizinga (Schiedamsche dijk)

*Analyse claims levende personen op
Wat bleek: diefstal aangifte genomen
- goed (als nieuw) verkeer van oud barrel
- " " " en nietje fiets
later jatten e.d*

*Daar werd m.m. in Groningen
een student goed van verdienst*

*Orderboek gedaan door
Stekelenburg*

*Graaier bijlage zal er
als strategie
in moeten!!*

* „Beleidsplan Fietsverkeer”, verkeersdienst Rotterdam 1981, Bijlage 1.

„Fietsen hier geplaatst, worden verwijderd”, ENFB-afdeling Amsterdam. 1981.

Geele variëren!

Het doel van deze paragraaf is de lezer een aantal ideeën aan de hand te doen voor het opzetten van een anti-fietsendiefstalproject. Daartoe worden in het kort een aantal recent ('78-'82) uitgevoerde fietsendiefstalprojecten besproken.

Het overzicht is overigens niet volledig.

- In de eerste plaats zijn er ongetwijfeld projecten geweest, die nimmer in de „vang-armen” van het LBVM zijn beland;
- In de tweede plaats is bij de inventarisatie van projecten gebleken dat vooral „onafge-

sloten fiets”-acties zich in een grote populariteit mogen verheugen. We hebben besloten slechts één van de projecten waarin fietscontroles een belangrijke plaats in nemen, te bespreken.

De projecten zijn onderverdeeld aan de hand van de drie verschillende preventie-strategieën die in paragraaf 4 zijn onderscheiden.

In 5.2. komt de preventie-strategie opsporing en terugbezorging aan de orde; in 5.3. de techno-preventie en in 5.4. de algemene preventie.*

De laatste jaren ziet men verschillende initiatieven ontstaan om registratie, opsporing en de terugbezorging van gestolen fietsen te verbeteren. Het bekende „VM-voorbeeld” is Dordrecht, maar ook in Arnhem, Apeldoorn en Rheden zijn een aantal interessante maatregelen van de grond gekomen.

Dordrecht

Aanleiding/Onderzoek

Eind 1979 verscheen het rapport „Fietsen en Bromfietsen? Nou en...!” van de Justitiële Dienst van het RP-district Dordrecht. In dit rapport werd uitgebreid de problematiek rond (brom)fietsendiefstal geschetst. Op grond van dit plaatje werd een groot aantal maatregelen voorgesteld, die de problematiek zouden kunnen verminderen.

De maatregelen betroffen onder meer:

- Het voeren van acties gericht op onafgesloten fietsen of bromfietsen.
- Het stimuleren van het publiek om aangifte te doen en framenummer te noteren.
- Het aanleggen van een uniforme administratie van gevonden fietsen en bromfietsen.**
- Het periodiek verspreiden van lijsten met gevonden fietsen en bromfietsen, op regionale basis.
- Het verbeteren van de helingbestrijding.
- Het leggen van contacten met het O.M.

Uitvoering

Naar aanleiding van het genoemde rapport startte voorjaar 1980 het omvangrijkste anti-fietsendiefstalproject (de brommers bleven verder buiten schot) dat tot nu toe gehouden is. Op initiatief van de RP-Dordrecht werd een werkgroep geformeerd met vertegenwoordigers van vier RP-districten en acht GP-korpsen.

Door een aantal van de deelnemende korpsen werden fietscontroles gehouden en fietsregistratiekaarten uitgezet.

De meest succesvolle maatregel was echter het uitwisselen tussen de verschillende politiediensten van lijsten met gevonden fietsen. De werkgroep stelde hiervoor – op basis van vermoedelijke routes van gestolen fietsen – een uitgebreid circulatieschema op, dat in de praktijk goed bleek te werken.

Resultaten

Het is te betreuren dat van dit grootscheepse project nooit een verslag verschenen is. Opgravingen in diverse burelen hebben slechts een paar velletjes met wat cijfers aan het daglicht gebracht.

Deze cijfers wijzen uit dat het project beslist niet zonder resultaat is gebleven. Het meest opvallende is dat het aantal terugbezorgde fietsen (berekend over de vier GP-korpsen en acht landgroepen, die hierover cijfers konden

* De indeling is af en toe enigszins willekeurig, omdat een aantal projecten zowel uit algemeen preventieve maatregelen als uit maatregelen ter verbetering van opsporing en terugbezorging bestonden. In die gevallen is het project ingedeeld onder de strategie waar het zwaartepunt op valt.

** Er is zelfs een aparte nota verschenen waarin zeer nauwkeurig wordt weergegeven hoe die administratie verbeterd dient te worden.

leveren) in de periode van 21 september 1980 tot en met 31 maart 1981 met 5,6% was gestegen in vergelijking met de periode 21 september 1979 tot en met 31 maart 1980. Door de werkgroep werd betreurd dat dit project geen permanent karakter heeft gekregen.

Arnhem

Aanleiding

De voorgeschiedenis van dit project wordt in een nota van de GP Arnhem Afdeling Algemene Recherche (1979) als volgt onder woorden gebracht:

„Daar in de gemeente Arnhem het aantal aangiften van diefstal van fietsen en bromfietsen de laatste jaren sterk toenam, werd medio 1977, op projectmatige basis, een groep rechercheurs belast met het onderzoek van fiets- en bromfietsendiefstallen.

De omvang van de criminaliteit in deze sector en de goede resultaten die deze projectgroep boekte, bleken al spoedig de formatie van een permanent bromfietsteam te rechtvaardigen. Dientengevolge werd op 16 januari 1978 een team geformeerd, bestaande uit twee rechercheurs. Daar aangenomen mocht worden, dat het merendeel van de verdachten tot de strafrechtelijk minderjarigen zou behoren, werden deze rechercheurs gedetacheerd bij de Afdeling Jeugdzaken”.

Maatregelen

We citeren uit dezelfde nota:

„In nauwe samenwerking met de Technische Dienst en het Bureau Gevonden en In beslag genomen Voorwerpen werd gestart met het onderzoek.

Begonnen werd met het inventariseren van alle Arnhemse bromfiets- en rijwielhandelaren. De 34, aldus gevonden, handelaren werden allen bezocht en op antecedenten gecontroleerd. Zes handelaars bleken zonder meer malafide te zijn. Bovendien ontvingen zij al een uitkering op grond van de sociale wetgeving. Tijdens het eerste bezoek aan de handelaren werd een stencil overhandigd, inhoudende de artikelen heling (416, 417 en 417 bis) Wetboek van Strafrecht en gruthok-artikelen 552

Wetboek van Strafvordering. Bovendien werden de inkoopregisters gecontroleerd. Ongeveer 60% van de handelaren bleek geen inkoopregister te bezitten. De desbetreffende handelaren zijn gewezen op hun verplichtingen en hen werd aangezegd, alsnog een register bij te houden.

Regelmatige controle van deze registers bleek een absoluut vereiste. Gedurende het jaar 1978 konden de handelaren gemiddeld 6 maal worden bezocht”.

„Door het Bureau Gevonden en In beslag genomen Voorwerpen werden, in samenwerking met het informatiecentrum, wekelijks recherchelijsten samengesteld, vermeldende de recentelijk in de gemeenten Renkum, Rheden en Arnhem gestolen (brom)fietsen. Deze recherchelijsten werden opgeborgen in de informatiemappen, waardoor met name de Afdeling Surveillance van de betrokken korpsen, doelgericht en succesvol controles kon verrichten.

De recherchelijsten werden eveneens toegezonden aan alle bromfiets- en rijwielhandelaren, hetgeen in een aantal gevallen interessante tips opleverde.

Daar het register gestolen motorvoertuigen en bromfietsen geautomatiseerd is en sedert september 1978 via een terminal vanuit de meldkamer van het hoofdbureau van gemeentepolitie te Arnhem rechtstreeks te bevragen is, worden de recherchelijsten niet meer samengesteld (...).

Mede dankzij de vaste bezetting van het team konden enkele goede contacten met de betrokken partijen worden opgebouwd. Hierdoor kon een goed inzicht in de organisatie en werkwijze van een aantal jeugdbendes worden verkregen”.

Resultaten

Ook in de jaren 1979, 1980 en 1981 bleef het bromfietsteam actief. De resultaten (zie tabel 10) zijn frappant, gezien het verloop van het aantal aangiften en het aantal opgeloste zaken.

De daling in het aantal aangiften is zeer spectaculair en dit duidt erop dat het aantal (brom)fietsendiefstallen flink afgenomen is. De stijging van het oplossingspercentage is zo mogelijk nog indrukwekkender.

Tabel 10

	fietsendiefstal aantal aangiften	opgelost		bromfietsendiefstal aantal aangiften	opgelost	
		absoluut	%		absoluut	%
1977	1056			537		
1978	1028	44	4	483	124	26
1979	617	321	52	401	121	33
1980	857	309	36	363	192	52
1981	659	262	39	290	144	50

Aanleiding

Ook hier is de aanleiding duidelijk gelegen in een onvrede met een gebrekkig opsporings-systeem enerzijds en een dalende aangifte-bereidheid anderzijds. Het project wordt door de heer Veenman beschreven in het A.P.B. nr. 12, 7 juni 1980.

Maatregelen

De maatregelen zijn voor een deel geënt op het Arnhemse project, vooral wat betreft de heling-bestrijding. Er zijn echter ook een aantal nieuwe elementen in het Apeldoornse project te ontdekken:

- In de eerste plaats is er een speciale aangifte-kaart ontworpen, waarop een uitgebreide beschrijving van de gestolen fiets aangetekend kan worden. De kaarten zijn van karton, waardoor opbergen en terugzoeken vergemakkelijkt worden.
- Daarnaast heeft men aandacht besteed aan de mogelijkheden voor het verhalen van schade als de dader bekend is, maar de fiets niet of beschadigd terugkomt.
- Tenslotte is er gekeken naar de problemen bij het registreren van framenummers. Een van de ontdekkingen was dat bij veel (buitenlandse) fietsen geen of niet unieke framenummers worden ingeslagen.

Resultaten

Van enige effectmeting is in Apeldoorn geen sprake geweest.

Aanleiding

Mede naar aanleiding van een vergadering in de gemeentelijke commissie voor openbare orde en veiligheid werd het plan geboren om bestolen eigenaren in staat te stellen een andere fiets te kopen, een die wel was opgespoord maar niet afgehaald.

Maatregelen

Het plan is in 1982 in praktijk gebracht. Voor het geval dat de oorspronkelijke eigenaar alsnog komt opdagen, is een voorziening getroffen. Iedere door de politie verkochte fiets wordt voorzien van een certificaat dat zowel voor de oude als de nieuwe eigenaar schade-loosstelling garandeert. Het komt erop neer dat de vorige eigenaar zijn fiets kan opeisen en de nieuwe bezitter zijn koopsom dan terugkrijgt.

Ook kan de bestolen fietser de koopsom claimen. Eventueel uitgevoerde extra's aan de fiets moeten wel worden betaald.

Overigens vloeit de opbrengst van de verkochte fietsen in de gemeentekas.

Resultaten

Een overzicht van het totaal aantal door de politie verkochte fietsen is nog niet gepubliceerd, maar wel is bekend dat op de eerste verkoopdag maar liefst 70 fietsen aftrek vonden.

5.3.**Techno-preventie**

Er is ons tot nu toe slechts één project bekend, waar het techno-preventieve aspect de boven-toon voert. Dit project vond plaats in Rhoon.

Rhoon**Aanleiding/Onderzoek**

In 1978 kwam een districtsrechercheur van de RP Dordrecht tot de ontdekking dat in de gemeente Rhoon opvallend meer fietsen werden ontvreemd dan in andere gemeenten van het district. Bij nadere analyse bleek er vooral gestolen te worden bij het metro-station. Tijdens onderzoek ter plaatse merkte hij op dat de situatie bij het metrostation misdaad-bevorderend was. Hij trof een onbewaakte „openlucht” fietsenstalling aan, die bovendien nogal uit het zicht lag.

De rechercheur kwam tot de conclusie dat met techno-preventieve maatregelen het aantal fietsendiefstallen verminderd kon worden. Hij stelde een advies op met een aantal

aanbevelingen en een en ander werd besproken met de directie van de metro, ambtenaren van de gemeenten Rhoon en Rotterdam en de gemeentepolitie van Rotterdam.

Maatregelen

In 1979 werden bij het metro-station 50 fietsen-standaards (een parkeersysteem met wiel-afsluiting, hetgeen minder beveiliging biedt dan een fietsklem) geplaatst op een totaal van 374 fietsparkeerplaatsen.

De sleutels voor de standaards werden door de gemeente Rhoon verhuurd voor f 25,- per jaar. Er ontstond al snel een permanente wachtlijst. Voorts werd een tweetal andere maatregelen ingevoerd:

- In de A.P.V. nam men de bepaling op dat men zich niet zonder duidelijke noodzaak mocht ophouden in de fietsenstalling bij het metro-station.

- In het begin werd een gerichte surveillance uitgevoerd. Dit verwaterde echter na verloop van tijd.

Resultaten

De resultaten waren niet onverdeeld gunstig. Fietsen die met het voorwiel in de standaard waren geplaatst, werden soms toch ontvreemd, met achterlating van het voorwiel! Als men het achterwiel, dat niet zo gemakkelijk te demonteren is, in de standaard plaatste, is het meerdere malen voorgekomen dat men bij poging tot diefstal van de fiets vernielingen pleegde.

Verder werden soms de sloten van de standaards volgegoten met lijm waardoor ze onbruikbaar werden.

Bovendien bleef het aantal aangiften van fietsendiefstal bij het metro-station ongeveer gelijk. Helaas is niet bekend hoeveel fietsen er uit de parkeerstandaards verdwenen en hoeveel fietsen die niet in de standaards stonden, zijn ontvreemd.

Derhalve is een definitief oordeel over het gebruik van de standaards niet te geven. Gezien de beschreven ervaringen lijkt het er echter op dat standaards onvoldoende beveiliging bieden.



Algemene preventie

5.4.

We behandelen hier twee projecten: een project in Drenthe, dat gekoppeld is aan de rijwielvierdaagse, en een project in Dokkum, waar fietscontroles een belangrijke rol spelen.

Drentse Rijwielvierdaagse 1981

Aanleiding

De ambtenaren VM en de regionaal coördinator in de provincie Drenthe kregen in 1981 het idee om tijdens de 16e rijwielvierdaagse een aantal voorlichtingsactiviteiten te organiseren. Deze activiteiten waren gericht op twee doelen:

- Meer bekendheid geven aan VM
- Preventietips geven op het terrein van fietsendiefstal (en zijdelings inbraak).

De rijwielvierdaagse zou worden gehouden van 28 tot en met 31 juli en men verwachtte ongeveer 26.000 deelnemers. Het was dus een prima gelegenheid om een groot aantal fietsers te bereiken.

Maatregelen

De maatregelen werden uitgevoerd na overleg met het bestuur van de Stichting Drentse Rijwielvierdaagse.

In het startboekje van de rijwielvierdaagse werd aandacht geschonken aan preventieve maatregelen. In de eerste plaats door een verhaal over het op slot zetten van fietsen. In de tweede plaats door een aantal preventieve tips tegen inbraak (de deelnemers verliezen immers voor kortere of langere tijd hun woning).

Tijdens de vierdaagse vonden de volgende activiteiten plaats:

- Op de eerste dag werden aan alle deelnemers registratiekaarten, VM-stickers en balpennen (met VM-vignet en dito slogan) uitgereikt.
- Tijdens de eerste drie dagen werd op de routes aan de hand van instructiemateriaal voorlichting gegeven over het voorkomen

- van fietsendiefstal. Voorts heeft men 3000 afgepeigerde fietsers met verfrissingsdoekjes weer in het zadel geholpen. De doekjes droegen de tekst „Zet hem op Slot”.
- – Om enig inzicht te krijgen over de effecten van de actie, stelde men 530 deelnemers enkele vragen.
- Tenslotte stond op de laatste dag de VM-bus met bemanning bij de finish.

Resultaten

Vanuit publiciteitsoogpunt was het project zeker een succes: over het algemeen was de waardering van de deelnemers groot evenals de bekendheid met VM.

In hoeverre een dergelijke actie bijdraagt tot een grotere preventie-bereidheid was echter een vraag die niet beantwoord kon worden (dit viel ook niet binnen de doelstellingen van het project).

In de enquête zei weliswaar 90% de registratiekaart te zullen invullen, maar in hoeverre ze dat ook werkelijk hebben gedaan is onbekend. We stuiten hier op een probleem dat in meer VM-projecten speelt: Het is zonder een grondige en tijdovende evaluatie niet te bepalen wat het effect is van (grootschalige) voorlichtingsacties op het (preventie)gedrag van mensen.

Dokkum

Aanleiding

In het begin van 1980 nam de groepscommandant van Dokkum contact op met de ambtenaar VM van het district Leeuwarden van de rijkspolitie.

De groepscommandant wilde een advies inzake het voorkomen van fietsendiefstal in zijn gemeente.

Dit leidde tot een uitgebreid onderzoek van de fietsendiefstalproblematiek in Dokkum en vervolgens tot een flink aantal preventieve maatregelen. Van een en ander is een goed verslag verschenen: „Project fiets op slot te Dokkum”.

Onderzoek

Het onderzoek had betrekking op de periode april 1979 tot en met maart 1980. Hieruit bleek het volgende:

- In deze periode werden 153 fietsen ontvreemd.
- 25% werd op een zaterdag gestolen.
- 21% van de gestolen fietsen was niet afgesloten.
- 67% werd gestolen in de nabijheid van scholen, sportvelden, zwembad, ziekenhuis en horeca-inrichtingen.
- 94% van de slachtoffers kon het frame-nummer niet opgeven.
- Over het algemeen verstreek er een aantal dagen tussen het moment van diefstal en het doen van aangifte.

Het onderzoek had uitsluitend betrekking op politie-cijfers en in het verslag wordt opgemerkt dat een slachtoffer-enquête wellicht zinvol was geweest.

Maatregelen

Op grond van het onderzoek werd door de ambtenaar VM advies uitgebracht. De meeste aanbevelingen uit dit advies werden in de periode juli 1980 tot en met februari 1981 in praktijk gebracht.

In grote lijnen zag het project er als volgt uit:

- Via rijwielhandelaren werden fietsregistratiekaarten verspreid.
- Bij de diefstalgevoelige plekken werden affiches opgehangen, in totaal 72. Op de affiches stond de tekst: „Kijk een afgesloten fiets, eigenlijk normaal zo iets”.
- Er werden twee preventieve fietscontroles gehouden. Tijdens de eerste actie bleek 33% van de gecontroleerde fietsen (696) niet afgesloten te zijn. Twee maanden later werd de tweede actie gehouden. Intussen was er door de pers ruime aandacht besteed aan de resultaten van de eerste actie. Bij de tweede controle bleek 28% van de gecontroleerde fietsen (1039) niet afgesloten te zijn. Een verbetering van 5%.*
- Na de tweede actie vond men het percentage niet-afgesloten fietsen toch nog hoog. Men besloot een derde actie te houden namelijk een fietsactie met een repressief karakter. De fietsen zouden weer worden gecontroleerd, maar daarnaast zouden de niet-afgesloten fietsen worden meegenomen naar het bureau. De eigenaars van de fietsen werden bij het afhalen bekeurd op grond van een A.P.V.-artikel.

* Ook bij soortgelijke controles in Beilen bleek dat het percentage niet-afgesloten fietsen afnam.

Deze derde controle werd vooraf aangekondigd in de pers, zonder vermelding van datum en tijdstippen. De controle gebeurde weer op woensdagmiddag tussen 14.00-16.00 uur. Aan deze controle werd door gemeenteambtenaren van Dokkum meegewerkt. 7,6% (1125) van de gecontroleerde fietsen bleek niet afgesloten.

Indien men niet wilde transigeren werd proces-verbaal opgemaakt, mensen werden opgeroepen ter zitting of werden door de Officier van Justitie door middel van een brief gewaarschuwd.

Resultaten

Uit de proces-evaluatie kwam onder meer naar voren dat het politie-personeel te Dokkum te laat werd geïnformeerd. Ook was er niet voldoende rekening gehouden met de dienstplanning. Een van de gevolgen was dat sommige activiteiten werden uitgevoerd door politiemannen van buiten de groep Dokkum. Tevens kwam uit de gesprekken met politieambtenaren uit Dokkum het volgende naar voren:

„Men keek vanuit de groep in den beginne wat vreemd aan tegen dit soort activiteiten op het gebied van fietsendiefstal, hetgeen overigens wel begrijpelijk is, omdat voorheen ten opzichte van deze vorm van criminaliteit niet meer werd gedaan dan het zo nu en dan opmaken en opleggen van een proces-verbaal van aangifte. Over het algemeen bemerkten de samenstellers toch een positieve instelling ten opzichte van het project, vooral wanneer het aankwam op het uitvoeren van de fietscontroles”.

Uit een vergelijking van cijfers over de periode april 1980 tot en met maart 1981 met de reeds verzamelde cijfers over de periode april 1979 tot en met maart 1980 bleek het volgende:

- Het aantal aangiften van fietsendiefstal, daalde met bijna 30%.
- De daling deed zich het duidelijkst voor bij de diefstalgevoelige plekken waar de affiche had gehangen.
- Het percentage slachtoffers dat het frame-nummer niet wist, was licht gedaald van 94 naar 87%.
- Er verstreek minder tijd tussen moment van diefstal en het doen van aangifte.

Ook de effectmeting is natuurlijk uitsluitend gebaseerd op politie-cijfers. Indien met een slachtoffer-enquête was gewerkt, had men ook kunnen vaststellen of de aangiftebereidheid veranderd was.

Dit neemt niet weg dat de politie-cijfers erop duiden dat het project geslaagd is.

Men moet zich echter wel afvragen hoe het publiek reageert op repressieve fietscontroles. Het is natuurlijk denkbaar dat het bekeurd worden omdat je fiets niet op slot staat, niet direct bevorderlijk is voor de relatie politie-publiek.

Algemene conclusie

Wanneer we dit overzicht van anti-fietsendiefstalprojecten kort samenvatten, kan worden gesteld dat er op dit gebied de afgelopen jaren flink aan de weg is getimmerd. De resultaten zijn over het algemeen ook positief. Het is alleen jammer dat uitgebreide verslagen en evaluaties nog zeldzaam zijn; het project Dokkum vormt hierop een gunstige uitzondering.

*Wat er zeker in moet in
Groningen*

- BCP slachtoffer enquête
- Fiets ennum
- beleidsplan (gelannes)
- laatste plan

*Johan van dit met goede briefing prima
kunnen doen. Wel nog waterspreken!
Ook misser e.d.*

Een project dat gehouden is in de gemeente X, is niet zo maar te gebruiken in plaats Z. Daarom is deze paragraaf gewijd aan een gefingeerd project dat geheel volgens de stappenmethode verloopt.* Dit stappenmodel laat zien hoe men bij het opzetten en uitvoeren

van een anti-fietsendiefstalproject te werk kan gaan. Bij dit model is er overigens naar gestreefd het zo min mogelijk te laten lijken op de reeds uitgevoerde projecten; er is als het ware een aantal „experimentele” maatregelen in verwerkt.

Fase A. Opzet

Stap 1. Signalen

De gemeente Zuiderland, waar dit verhaal over gaat, is de laatste jaren uitgegroeid tot een streekcentrum met 24.000 inwoners, van wie er ongeveer 8.000 in de oude kern (het centrum) wonen, en de overige 16.000 in nieuwbouwwijken. Vooral de laatste vijf jaar is er veel bijgebouwd doordat Zuiderland is aangewezen als groeikern, met als gevolg dat er veel overloop is uit de Randstad. In 1978 is er een groot winkelcentrum in gebruik genomen, met daarbij een wandelpromenade in het centrum van de stad.

Met het groeien van de gemeente was ook de kleine criminaliteit een toenemend probleem geworden, maar zoals het zo vaak gaat, moest de emmer eerst overlopen voordat een ieder de ogen geopend werden.

De druppel hiervoor werd aangedragen door het gemeenteraadslid Kees Bregman. Zowel zijn zoon als zijn vrouw waren het afgelopen jaar slachtoffer geworden van fietsendiefstal. Hij had het onderwerp vele

malen ter sprake gebracht in zijn kennissenkring en steevast kreeg hij te horen: „Oh, maar dat is niets bijzonders”. Wat Bregman opviel, was het gebrek aan vertrouwen van de bestolenen: Vaak deden ze geen aangifte bij de politie want „wat kunnen die er nu aan doen”. Het leek hem hoog tijd dat in de trieste gang van zaken verandering kwam en zoals het een goed raadslid betaamt, stelde hij in de raad een aantal vragen: „Is er iets bekend over het aantal fietsendiefstallen, wat doet de politie daar tegen en is het juist dat veel mensen geen aangifte meer doen als hun fiets wordt gestolen?”

De zaak is daarmee aan het rollen gebracht en rolt vanzelfsprekend naar de groepscommandant Van der Sluis, die op zijn beurt aan „fietsendiefstalspecialist” De Vries en de AVM'er Verstappen opdracht geeft zich over de problematiek te buigen en zo nodig voorstellen te doen om verbetering in de situatie te brengen.

202

Stap 2. Oriëntatie

„Is het wel zo'n probleem?”, is het eerste dat Verstappen wil weten, nadat hij een kop koffie heeft ingeschonken. „Ik denk het wel”, zegt

De Vries. Kijk maar eens, ik heb de verschillende soorten vermogensmisdrijven, die bij de politie worden gemeld, eens op een rijtje gezet.

Tabel 11

Vermogenscriminaliteit in Zuiderland

	* gestolen brommers	gestolen auto's	diefstal uit auto's	inbraak	winkel- diefstal	fietsen- diefstal
1977	83	63	230	205	127	190
1978	85	56	251	231	213	276
1979	92	65	247	285	254	632
1980	109	72	297	343	289	811
1981	134	71	263	399	235	959
1982	142	79	314	472	341	1032

* We gaan ervan uit dat het stappenmodel de lezer bekend is. Een uitgebreide bespreking ervan kunt u vinden in het hoofdstuk „Netwerkplanning/Projectplanning” van de werkmap.

„Je ziet dat het aantal fietsendiefstallen het hoogst is en verreweg het snelst toeneemt”. Maar de Vries weet meer. Het stelen van fietsen was hem al jaren een doorn in het oog en hij was in 1979 al eens bij de D.R.I.D. (Districts Recherche Informatiedienst) langs geweest voor meer specifieke informatie betreffende fietsendiefstal. Sindsdien levert de D.R.I.D. hem jaarlijks de gegevens die hij wil hebben. Uit tabel 12 blijkt dat zo'n 80% van de fietsendiefstallen plaatsvindt in het centrum, met name bij het N.S.-station, de cafés en het jongeren-centrum.

Tabel 12

Fietsendiefstal in het centrum van Zuiderland

	1979	1980	1981	1982
N.S.-station	171	242	262	274
Café's	168	199	211	236
Jongeren-centrum	57	102	187	209
Overige plekken	94	101	102	114
Totaal centrum	490	644	762	823

Als ze in deze tabel een onderscheid aanbrengen tussen typen fietsen, dan blijkt dat er bij het station vooral vrij nieuwe dames- en herenfietsen worden gestolen en bij de cafés en het jongeren-centrum vooral oude rammelkasten.

„De daders zullen wel vooral jongeren zijn?”, oppert Verstappen – die jarenlang recherche-werk heeft gedaan. „Omdat er zelden daders

worden gepakt, hebben we daar geen harde cijfers over. Er zijn echter waarschijnlijk heel wat jongeren die na een avondje stappen geen zin hebben om naar huis te lopen en dan maar een fiets pikken. We vinden in de nieuwbouwwijken – waar de meeste jongeren wonen – regelmatig fietsen in de bosjes, die kennelijk voor zo'n ritje zijn „geleend”. Toch mogen we niet uit het oog verliezen dat er ook „beroeps” zijn, die zich op het stelen van fietsen hebben toegelegd. Zij zullen het vooral hebben gemunt op de goede fietsen die bij het station staan”. Daar kon De Vries weleens gelijk in hebben, want nog niet zo lang geleden was in Kerkeburgh (een grote stad in de nabijheid van Zuiderland) bij een controle op de markt aldaar, een aantal fietsen in beslag genomen, waarvan een deel in Zuiderland gestolen bleek te zijn.

„Wie zijn volgens jou vooral de slachtoffers?”, wil Verstappen weten. „De mensen met een fiets”, antwoordt De Vries met een ernstig gezicht. „Nogal wiedes, lijkt me”, zegt Verstappen, die denkt dat hij in de maling genomen wordt. „Juist, en vul dan zelf maar in. De mensen die vaak per fiets in het centrum komen: jongeren, en forensen”.

„Zetten die lui hun fiets dan niet op slot”, onderbreekt Verstappen. „Als je de processen-verbaal doorvlooit, heeft iedereen zijn fiets op slot gezet. Maar daar hecht ik niet veel waarde aan, want niemand wil graag toegeven dat hij zo stom is geweest zijn fiets niet af te sluiten. Ik heb trouwens wel eens gekeken naar de fietsen die uit de bosjes worden gevestigd: bijna allemaal van die lullige slotjes die je met één trap open hebt. Of de forensen goede sloten



gebruiken, zou ik eerlijk gezegd niet weten, maar het is natuurlijk heel vreemd dat er bij het station geen goede faciliteiten zijn om je fiets te parkeren: geen stalling, geen klemmen, niets". Verstappen schenkt nog eens in en mompelt: „Zo, Mister Know it all, je kunt zeker ook wel vertellen of die Bregman gelijk heeft met zijn verhaal dat er weinig aangifte wordt gedaan omdat men vindt dat het toch geen zin heeft?". „Tja", antwoordt De Vries met een wat vermoeide blik in de ogen, „hoe vaak nu wel of geen aangifte wordt gedaan, kan ik niet zeggen. Daarvoor zou je eigenlijk een soort slachtoffer-

enquête moeten houden. Uit de cijfers van de D.R.I.D. komt wel naar voren dat de meeste mensen niet weten wat het framenummer van hun fiets is en dan beginnen we zeker niet met het zoeken naar een speld in een hooiberg.

We vinden natuurlijk wel eens fietsen – bijvoorbeeld in de bosjes – maar omdat die fietsen lang niet altijd in het „gestolen-fietsenbestand" zijn te vinden, wordt er maar weinig terugbezorgd".

„Kortom de situatie is ernstig genoeg om er eens verder in te duiken", stelt Verstappen vast.

Stap 3. Het maken van een matrix

„Een aantal stukjes van de legpuzzel hebben we al, maar hoe nu verder", vraagt De Vries zich af. Verstappen neemt een duik in zijn onderste bureaulade en haalt er met een triomfantelijk gezicht een klein stoffig blauw (P.M.S. 280) boekje uit te voorschijn. „Kijk", zegt hij, „hierin staat een soort methode die je kan volgen als je een project op gaat starten. Het is bedacht door twee Haagse ambtenaren, maar er zijn collega's van andere korpsen en districten, die er al met succes mee hebben gewerkt.

Volgens dat model moeten we na de oriëntatie – en die hebben we gezien jouw kennis over fietsendiefstal al achter de rug – een matrix gaan maken". De Vries, die wel eens gehoord heeft dat je gekken nooit moet tegenspreken, geeft hem maar zijn zin.

Probleemomschrijving in een kort verhaal

Ze beginnen met in het kort op te schrijven wat volgens hen het probleem is. Het verhaal komt er als volgt uit te zien:

Voor al in het centrum van Zuiderland is de fietsendiefstal onrustbarend gestegen. De indruk bestaat dat jongeren in twee opzichten bij de problematiek zijn betrokken: als dader en als slachtoffer. Bovendien lijkt het erop dat jongeren hun fiets slecht beveiligen tegen diefstal.

Andere slachtoffers zijn forensen die hun fiets bij het station stallen. Het is goed mogelijk dat deze fietsen in trek zijn bij professionele daders en vervolgens in Kerkeburgh of een andere plaats worden verhandeld.

De fietsen worden vooral gestolen op druk bezochte plaatsen in het centrum: het station, cafés en het jongerencentrum, misschien kan de gemeente in samenwerking met de N.S. bij het station voor betere beveiligingsmogelijkheden zorgen. Er worden maar weinig gestolen fietsen door de politie gevonden en er worden er nog minder terugbezorgd.

De belangrijkste begrippen

Aan de hand van het voorgaande komen De Vries en Verstappen tot de volgende begrippen, die de basis voor de matrix moeten vormen.

1. Gestolen fietsen: een fiets die wederrechtelijk wordt meegenomen.
2. Dader: een persoon die een fiets steelt.
3. Locatie: plekken waar fietsen gestolen worden.
4. Slachtoffer: persoon wiens fiets gestolen wordt.
5. Overheid: het gemeentelijk overheidsapparaat (inclusief de politie).

De verbanden tussen de begrippen

Nu de begrippen bekend zijn, maken Verstappen en De Vries een relatiematrix. Hierin verwerken ze de informatie die ze al hebben en een aantal vragen die nog beantwoord moeten worden.

	gestolen fietsen	daders	locaties	slachtoffers	overheid/politie
gestolen fietsen	- Hoeveel fietsen worden gestolen? - Er worden allerlei soorten fietsen gestolen.	- Een deel van de oude fietsen die door jongeren worden gestolen, dient voor eigen (incidenteel) gebruik.	- Oude fietsen vooral bij cafés en jongerencentrum gestolen. - Goede dames- en herenfietsen bij station.	- Zetten slachtoffers hun fiets wel of niet op slot? Met wat voor slot? Jongeren gebruiken vaak slechte sloten.	- Het aantal fietsen dat bij de politie als gestolen wordt opgegeven, stijgt snel. - Hoe groot is het dark number bij fietsendiefstal?
daders	- Professionele daders leggen zich toe op nieuwe fietsen, die ze (voor een deel) verhandelen in Kerkeburgh.	- Er zijn twee typen daders: jongeren en professionelen. - Wat zijn de kenmerken van jongeren die fietsen stelen? Zijn zij eerst slachtoffer?	- Jongeren stelen (vermoedelijk) vooral bij cafés en jongerencentrum; professionals vooral bij station.	- Zijn daders – met name jongeren – eerst slachtoffer voor ze dader worden?	- Kent de politie daders? - Kan de politie daders op heterdaad betrappen?
locaties			- Bij station is er weinig controle en er ontbreken stallingsmogelijkheden of fietsklemmen.	- Kan men op de locaties waar fietsen worden gestolen, slachtoffers bereiken voor (mogelijke) gedragsbeïnvloeding?	- Kan de overheid (gemeente + N.S.) voorzieningen treffen om bij station de kans op fietsendiefstal te verkleinen?
slachtoffers	- Er zijn maar weinig slachtoffers die hun gestolen fiets terugkrijgen. Over het algemeen kennen ze het framenummer niet.			- De slachtoffers zijn vooral jongeren en forensen.	- Welk deel van de slachtoffers doet aangifte bij de politie? Waarom wordt geen aangifte gedaan?
overheid/politie	- Hoe is de registratie van gestolen fietsen bij de politie?		- Kan de politie meer surveilleren op diefstal-gevoelige locaties?		- Welke overheidsinstanties zijn bereid mee te werken aan de preventie van fietsendiefstal?

Wanneer ze de relatie-matrix nog eens rustig bekijken, valt hen op dat ze met twee soorten vragen te maken hebben:

- In de eerste plaats een aantal organisatorische vragen, met name gericht op wie er mee willen/kunnen werken.
- Daarnaast een aantal vragen die betrekking hebben op de problematiek zelf. Wat hen vooral belangrijk lijkt, is de vraag hoeveel fietsendiefstallen er nu in werkelijkheid plaatsvinden of anders gesteld: hoeveel slachtoffers geen aangifte doen. Verstappen merkt op dat ze eigenlijk een tot fietsendiefstal beperkte slachtoffer-enquête moeten houden om op deze en nog wat andere vragen antwoord te krijgen. De Vries is het daar volledig mee eens, maar merkt op dat er ook nog een aantal vragen open staan die betrekking hebben op daders. Die vragen moeten langs andere weg worden beantwoord.

Ze besluiten dat ze in de onderzoeksfase nader zullen ingaan op de organisatorische en inhoudelijke vragen.

Stap 4. Het formuleren van de doelen

Er zijn twee hoofddoelen:

- Het verminderen van het aantal fietsendiefstallen in Zuid-erland.
- Verbeteren van opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen.*

Om het eerste hoofddoel te bereiken, moeten de volgende drie doelen eerst verwezenlijkt worden:

1. Potentiële slachtoffers betere maatregelen laten nemen tegen fietsendiefstal.
Voorlopig stellen ze zich voor dat ze met name jongeren ertoe moeten brengen betere sloten te gebruiken. Verstappen merkt op dat ze met de voorlichting voor jongeren over sloten zich in zekere zin ook op daders richten. Zolang een jongere geen slachtoffer wordt, zal hij immers ook niet zo gauw dader worden!

2. Potentiële slachtoffers betere mogelijkheden geven om hun fiets tegen diefstal te beveiligen.
Hierbij denken we met name aan fietsklemmen of een stalling bij het station ten behoeve van de forensen.

3. Verhogen van de kans om de daders te pakken.
Door middel van intensieve surveillance op diefstalgevoelige plekken zouden zowel amateurs als professionals enigszins afgeschrikt kunnen worden.

Om het tweede hoofddoel, verbetering van opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen, te bereiken, stellen ze zich de volgende doelen:

4. Verhogen van de aangiftebereidheid.
Het is De Vries en Verstappen nog duister hoe ze dit aan moeten gaan pakken. Pas na de onderzoeksfase is er meer over te zeggen.

5. Vergroten van het aantal mensen dat het framenummer van de fiets noteert, zodat in geval van diefstal een goede aangifte kan worden gedaan.
Hiervoor moeten volgens De Vries rijwielhandelaren en -herstellers worden ingeschakeld. Via hen kunnen fietsregistratiekaarten worden verspreid.

Het verhogen van de aangiftebereidheid en het verbeteren van de kwaliteit van de aangiften is natuurlijk alleen zinvol als de politie daar ook gebruik van maakt. Ze eindigen dan ook met de volgende doelen:

6. Verbeteren van de fietsendiefstalregistratie bij de politie.

7. Gestolen fietsen onaantrekkelijk maken voor helers.
Hierbij denken ze dan aan helingbestrijding in Kerkeburgh.

„Da's nogal wat, 't zal mij benieuwen wat de baas ervan schraapt” zegt Verstappen.

* Daarbij gaan ze er wel van uit dat van het verbeteren van de opsporing op langere termijn ook een preventief effect kan uitgaan. Het is immers denkbaar dat gestolen fietsen uit Zuid-erland voor helers besmette waar gaan vormen.

Stap 5. De randvoorwaarden

Drie dagen later leggen ze hun plannen aan de groepscommandant voor. Hun doel is om in principe toestemming te krijgen voor de uitvoering van het project.

Ze laten hem de voorlopige doelen zien en vertellen hem dat ze nog wat nader onderzoek willen doen.

Van der Sluis heeft – zoals verwacht – een aantal op- en aanmerkingen:

- Er is geen mogelijkheid het surveillance-schema van de uniformdienst te wijzigen.
- Volgens hem mankeert er aan de registratie van fietsendiefstal bij de politie helemaal niets – en valt er op dat punt dus ook niets te verbeteren. Hij wijst er voorts op dat een verhoogde aangiftebereidheid mogelijkerwijs betekent dat de mensen die de aangiften opnemen en verwerken, meer werk krijgen. Dit lijkt echter geen onoverkomelijke problemen op te leveren.
- Voor wat betreft de helingbestrijding in Kerkeburgh stelt de groepscommandant voor een gesprek te arrangeren met de regionaal coördinator VM, de H.J.D., de AVM'er Van Kerkeburgh, Verstappen en „last but not least” zijn persoon.
- Tenslotte heeft hij grote moeite met het idee een kleine slachtoffer-enquête te houden: „Daarmee tonen we aan hoe slecht we het doen”. Na veel praten weten De Vries en Verstappen hem te overtuigen dat ze zonder dit onderzoekje bij de straks te nemen maatregelen te veel in het wilde weg zullen werken. Vooral het volgende argument van Verstappen slaat aan: „Stelt u zich eens voor dat we straks aan de slag gaan en we bereiken alle doelen. Dit betekent dat het hoofddoel „minder fietsendiefstallen” ook wordt bereikt. Maar hoe tonen we dat aan als de aangiftebereidheid omhoog gaat (doel 4)? Het is immers mogelijk dat de stijging van het aantal aangiften groter is dan de vermindering van het werkelijk aantal fietsendiefstallen!

Als we nu een kleine slachtoffer-enquête zouden houden en na een jaar nog eentje dan kunnen we (aan pers en B. & W.) laten zien dat er minder fietsen worden gestolen en mensen vaker aangifte doen. „Kortom dat de politie een hit heeft gescoord”.

Tot besluit van het gesprek hebben ze het over de looptijd van het project en de tijd die erin gaat zitten. Ze vinden dat na ongeveer een jaar resultaat moet zijn geboekt.*

Verstappen krijgt – voor zover zijn andere preventie-werkzaamheden dat toelaten – de vrije hand voor het fietsendiefstalproject. De Vries kan in de voorbereiding en het onderzoek nog wel een weekje steken en in september ook nog eens 5 dagen meewerken aan de uitvoering van de maatregelen.

Na het gesprek lopen De Vries en Verstappen terug naar de kamer van Verstappen en stellen ze de volgende randvoorwaarden op:

1. De looptijd van het project is ongeveer een jaar.
2. Verstappen kan gemiddeld ongeveer 1 dag per week aan het project werken, De Vries kan er nog 10 mandagen aan besteden.
3. Gezien de bezuinigingen is er binnen eigen kring geen geld om aan het project te besteden. Het ziet er voorlopig ook niet naar uit dat ze dat nodig zullen hebben.
4. De uniformdienst kan niet bij het project worden betrokken.

Tenslotte passen ze de relatie-matrix – die het prikbord siert – aan, en schrappen ze twee doelen van hun lijstje:

„Verhogen van de kans om de daders te pakken”.

„Verbeteren van de fietsendiefstalregistratie”.

„Dat ruimt op”, meent De Vries.

* Ze realiseren zich overigens wel dat voor met name het doel „vergroten preventiebereidheid” ook na dat jaar bij tijd en wijle nieuwe prikkels moeten worden toegediend.

Stap 6. Het maken van een voorlopig werkplan

Met de tot nu toe vergaarde informatie zetten De Vries en Verstappen zich aan het opstellen van het werkplan. Ze proberen voor zover mogelijk aan te geven hoe de werkzaamheden eruit gaan zien. Het is immers belangrijk om anderen, zoals de groepscommandant, de burgemeester en andere geïnteresseerden, een goed inzicht te geven in hun werkzaamheden. Ook kunnen ze hierop terugvallen als de evaluatie van hun opdracht moet worden uitgevoerd.

Algemene informatie:

- Looptijd: 14 april 1983 tot en met 29 april 1984.
- Beschikbare tijd van De Vries en Verstappen $\pm$ 420 uur.
- Probleem: fietsendiefstallen.
- Hoofddoelen: verminderen van fietsendiefstallen en verbeteren opsporing en terugbezorging gestolen fietsen.
- Doelen:
 1. Potentiële slachtoffers betere maatregelen laten nemen tegen fietsendiefstal.
 2. Potentiële slachtoffers betere mogelijkheden geven om hun fiets te beveiligen tegen diefstal.
 3. Verhogen van de aangiftebereidheid.
 4. Vergroten van het aantal mensen dat het framenummer van de fiets noteert.
 5. Gestolen fietsen onaantrekkelijk maken voor helers.

Planning in fasen:

- a. Opzetten van project: Al achter de rug (tijd-besteding was 40 uur).
- b. Het doen van onderzoek: 60 uur periode 14 april-mei 1983.
- c. Uitvoering maatregelen: 200 uur periode juni 1983-november 1983.
- d. Evaluatie/verslaglegging: 120 uur periode februari 1984-april 1984.

N.B. Verstappen en De Vries hebben dus een reserve van 40 uur. Van een collega AVM-er heeft Verstappen namelijk gehoord dat je beter enige speelruimte in je planning kunt houden; de praktijk leert namelijk dat een project vaak meer tijd kost dan verwacht.

ad a. Opzet

(Stappen 1 tot en met 6 al achter de rug.)
Om de betrokkenen een indruk te geven van de problematiek, geven ze hier een enigszins uitgebreide versie van het verhaaltje dat ze bij stap 3 schreven.

ad b. Onderzoek

(60 uur)

- Inhoudelijk werkzaamheden:
 1. Het houden en verwerken van een beperkte slachtoffer-enquête: 36 uur.
 2. Een gesprek met een jongerenwerker: 4 uur.
 3. Inspectie op diefstalgevoelige plekken in centrum: 2 uur.
- Organisatorisch werkzaamheden:
 1. Polsen van schoolhoofden over mogelijke medewerking: 4 uur.
 2. Eerste gesprek in Kerkeburgh over mogelijke samenwerking: 6 uur.
 3. Polsen van rijwielhandelaren en -herstellers over mogelijke medewerking: 4 uur.
 4. Eerste gesprek met wethouder en N.S. vertegenwoordiger over mogelijkheden voor fietsenbeveiliging bij station: 4 uur.

ad c. Uitvoering maatregelen

(200 uur)

- werkzaamheden:
1. Het maken van definitieve doelen en werkplan: 16 uur.
 2. Het uitvoeren van maatregelen: 184 uur:
 - Het voeren van overleg met N.S. en Openbare Werken van de gemeente over beveiligingsmogelijkheden: 40 uur
 - Contacten onderhouden met Kerkeburgh over project: 15 uur
 - Verzorgen van voorlichting voor jongeren: 70 uur
 - Uitzetten van fietsregistratiekaarten: 5 uur
 - Maatregelen ter verhoging van aangiftebereidheid; nog onbekend wat er moet gebeuren: 54 uur

ad d. Evaluatie en verslaglegging

(120 uur)

- werkzaamheden:
1. Verzamelen en bestuderen van politie-cijfers over diefstal van fietsen: 20 uur
 2. Herhalen slachtoffer-enquête: 40 uur
 3. Nagaan met betrokkenen hoe de verschillende activiteiten verliepen: 16 uur
 4. Schrijven van een verslag: 44 uur

De Vries en Verstappen beginnen – nadat ze telefonisch advies hebben ingewonnen bij de regionaal coördinator VM – met de slachtoffer-enquête. Ze maken eerst een vragenlijst die er (in klad) als volgt uitziet:

1. Hoe oud bent u?
2. Heeft u een fiets? (Zo nee dan interview beëindigen.)
3. Waar gebruikt u uw fiets over het algemeen voor?
4. Weet u het framenummer van uw fiets?
5. Zet u uw fiets altijd op slot? In welke gevallen niet?
6. Is in 1982 een fiets van u gestolen? Zo ja, waar en wanneer precies?
7. Heeft u toen aangifte gedaan bij de politie? Zo nee, waarom niet?
8. Indien er bij het station betere stallingsmogelijkheden komen, zou u daar dan gebruik van maken? Ook als dat f 1,- per keer stallen kost?

Ze willen ongeveer 200 mensen telefonisch enquêteren en omwille van de representativiteit bellen ze overdag en 's-avonds.* Ze schatten dat een gesprekje ongeveer 5 minuten zal duren en ze verwachten er met een dag bellen doorheen te zijn.

Dat valt wel even tegen. Ze komen al gauw tot de ontdekking dat je drie keer moet bellen voordat je beet hebt, vanwege weigeringen en geen gehoor. Bovendien heb je na zo'n 20 telefoontjes wel even een kleine pauze nodig. Zo wordt die ene dag er dus twee. Na het bellen, vragen Verstappen en De Vries zich enigszins verwilderd af hoe ze nu deze papierberg het best kunnen verwerken. Gelukkig zien ze over de gang de regionaal coördinator VM voorbij lopen – dat is wel heel toevallig, want hoewel hij in hetzelfde gebouw zit, zien ze hem normaal hoogstens een keer per maand – en ze weten dat hij wel wat van statistiek afweet. Gedrieën zetten ze zich om de tafel en na een uurtje is het wel duidelijk hoe ze te werk moeten gaan: „gewoon turven en tabellen maken”. „De gie-kwardraat hoeft je dit keer nog niet te berekenen”, zegt de RC nog terwijl hij wegijs naar de volgende cursus. Na twee dagen hard doorwerken zijn alle tabellen af. „We zijn flink over tijd”, zegt Verstappen met draaiogen. Een ding hebben ze hiervan in ieder geval wel geleerd: Er komt nog heel wat kijken bij een enquête en het is goed van tevoren te bedenken welke tabellen er gemaakt moeten worden. Over de resultaten kunnen ze evenwel tevreden zijn. De belangrijkste twee tabellen zien er als volgt uit:

Tabel 13

Slachtoffers van fietsendiefstal naar leeftijd in Zuiderland in 1982

	15-25		25-45		ouder dan 45		Totaal	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
wel slachtoffer	8	20	9	8	3	6	20	10
geen slachtoffer	33	80	99	92	48	94	180	90
Totaal	41		108		51		200	

Tabel 14

Aangiftebereidheid onder slachtoffers van fietsendiefstal in Zuiderland in 1982

	15-25	25 en ouder**	Totaal
geen aangifte	50%	25%	40
wel aangifte	50%	75%	60

* Ze hebben vooraf een tabel gemaakt met een verdeling naar leeftijd en geslacht van de bevolking van Zuiderland en willen ervoor zorgen dat de steekproef (de mensen die ze gaan bellen) ongeveer dezelfde samenstelling krijgt, met andere woorden de steekproef is representatief ten aanzien van leeftijd en geslacht.

** Deze samenvoeging is noodzakelijk: anders wordt met te kleine aantallen slachtoffers gewerkt.

Op grond van tabel 13 kan een schatting worden gemaakt van het werkelijk aantal fietsendiefstallen in 1982. Ongeveer 80% van de geïnterviewden bezit een fiets. Dat betekent dat ongeveer 80% van 20.000 (= totaal aantal inwoners van Zuiderland ouder dan 15) = 16.000 mensen een fiets bezitten. Aangezien het slachtofferpercentage op deze totale fietsende bevolking ongeveer 10% is, zijn er in 1982 ongeveer 1600 mensen ouder dan 15 hun fiets kwijtgeraakt. Dat is dus bijna 600 slachtoffers meer dan het aantal gestolen fietsen dat bij de politie wordt gemeld. Tevens valt het hoge slachtofferpercentage onder jongeren op.

Uit tabel 14 blijkt dat het met de aangifte-bereidheid vooral onder jongeren slecht is gesteld.

Door andere gegevens uit de enquête – die hier niet in tabel zijn weergegeven – wordt het beeld dat ze op basis van de politie-cijfers hebben gevormd, verder bevestigd:

- Jongeren raken hun fiets vooral kwijt bij het jongerencentrum en cafés. De mensen in de leeftijdsgroep 25-45: vooral bij het station. Overigens zegt 85% van deze mensen geld over te hebben voor een fietsenstalling.
- Voorts blijkt dat zowel jongeren als forensen hun fiets over het algemeen op slot zetten.
- Tenslotte komt naar voren dat maar ongeveer 10% van de fietsbezitters het framenummer van z'n fiets kent.

Nu de uitkomsten van de slachtoffer-enquête bekend zijn, hebben Verstappen en De Vries nog meer reden om eens naar het jongerencentrum te gaan. Ze hebben een afspraak met een van de jongerenwerkers, die volgens zijn zeggen wel wat van fietsendiefstal afweet. „Voordat we gaan praten”, zegt Jan Kees, die getooid is met baard en metalen brilletje, „wil ik wel weten waar ik aan toe ben. Jullie willen mijn informatie toch niet gebruiken om achter onze bezoekers aan te gaan jagen?” Verstappen en De Vries beloven hem met de hand op het hart dat ze dit niet van plan zijn.

Uit het gesprek komt naar voren dat veel jongeren het min of meer als een gewone zaak zijn gaan beschouwen om een fiets te stelen als de eigen fiets is verdwenen. Het is ook makkelijk zat. Jan Kees heeft uit gesprekken van bezoekers begrepen dat veel fietssloten heel eenvoudig open zijn te breken. „Je kan natuurlijk wel zeggen dat dit getuigt van een slechte mentaliteit, maar die mentaliteit wordt in de hand gewerkt omdat je je fiets toch niet meer terugziet als die gestolen is.

Aangifte doen bij de politie heeft weinig zin en ik geloof dat steeds meer jongeren dit achterwege laten”, aldus Jan Kees.

Ze komen tot de conclusie dat de problematiek

verminderd kan worden als je de jongeren ertoe kan brengen hun fiets beter te beveiligen; ze worden dan niet zo gauw slachtoffer en waarschijnlijk ook niet zo gauw dader. Tevens zou geprobeerd moeten worden het doen van aangifte bij de politie „aantrekkelijker” te maken door de kans op het terugkrijgen van de fiets te vergroten.

„Maar hoe doorbreek je die cirkel?”, denkt Verstappen hardop.

„Jongeren doen geen aangifte omdat ze hun fiets niet terugvinden en wij kunnen hun fiets niet opsporen of terugbezorgen omdat ze geen aangifte doen”. „Misschien kunnen we de gevonden fietsen die niet worden afgehaald, gaan verkopen aan mensen die aangifte hebben gedaan, net als in Rheden”, oppert De Vries. „Dat lijkt een aardige stimulans om toch weer aangifte te gaan doen”.

De jongerenwerker vindt het een puik plan en zegt toe te proberen een dergelijke maatregel bij zijn bezoekers weerklank te doen vinden. Bovendien heeft ook hij plotseling een lumineus idee gekregen.

Er is in zijn centrum een werkplaats waar jongeren aan brommers en fietsen kunnen sleutelen; wellicht kunnen zij daar ook goede sloten op fietsen monteren.

Ze spreken af dat Jan Kees de maatregelen in het jongerencentrum verder zelf zal uitwerken. Als uitsmijter geeft hij Verstappen en De Vries mee dat niet de hele jeugd van Zuiderland in het centrum komt. „Je zult ze ook via het onderwijs moeten benaderen”.

De volgende dag moet De Vries weer eens aan andere zaken gaan werken en gaat Verstappen verder met contacten leggen.

's Ochtends bezoekt hij de drie rijwielhand-laren annex -herstellers en zij zijn alle drie bereid de fietsregistratiekaarten te verspreiden. 's Middags schrijft hij een brief aan de schoolhoofden van de I.t.s., de scholengemeenschap en de I.h.n.o.-school. In deze brief zet hij in het kort de problematiek uiteen en welke maatregelen – met de nadruk op voorlichting aan scholieren – in het verschiep liggen.

Nadat een week verstreken is en nog geen reacties ontvangen zijn, besluit hij de schoolhoofden op te bellen. Ze blijken alle drie enthousiast over de „integratiebevorderende grondhouding” van de politie. Verstappen denkt het zijne van deze terminologie, maar het belangrijkste is dat er een praatje gehouden mag worden.

Medio mei staat het bezoek aan Kerkeburgh op het programma. De resultaten van dit bezoek zijn bemoedigend. Ook in Kerkeburgh heeft men namelijk te maken met een aanzienlijke fietsendiefstalproblematiek en bestaan er vage plannen er iets aan te gaan doen.

Er wordt afgesproken dat de uniformdienst van Kerkeburgh – met de lijsten van gestolen fietsen uit Zuiderland in de hand – volgens een nog op te zetten schema controles zal uitvoeren bij tweedehands-rijwielhandelaren. Als „tegenprestatie” zegt de regionaal coördinator toe, dat zijn „socioprevent” ondersteuning zal verlenen bij een analyse van de Kerkeburghse problematiek.

Verstappen heeft inmiddels de groepscommandant op de hoogte gebracht van het idee om slachtoffers van fietsendiefstal die aangifte hebben gedaan, in staat te stellen een niet afgehaalde gevonden fiets te kopen.

Hij reageert enthousiast en geeft Verstappen toestemming een en ander verder uit te werken.

Rest nog het gebrek aan fietsbeveiligingsmogelijkheden rond het station. Op een zomerse dag eind mei heeft Verstappen een afspraak op het stadhuis en hij gaat voordien langs het station om de situatie eens goed in zich op te nemen. Er staan erg veel fietsen, een

Het is hier erg stil – het station ligt net even buiten de bebouwde kom – en professionele dieven hebben voldoende gelegenheid hun slag te slaan. Te meer daar ook de stationschef vanuit zijn hok de voorkant van het station niet kan zien.

Het lijkt Verstappen een dure grap om voor al deze fietsen een fietsklem neer te zetten. Dankzij de slachtoffer-enquête weet hij echter dat de meeste forensen best bereid zijn om stallinggeld te betalen. Maar zou dat voldoende zijn om een bewaakte stalling mogelijk te maken?

Even later zit hij in het stadhuis rond de tafel met de wethouder van Ruimtelijke Ordening, de opzichter van gemeentewerken, en een oude bekende: Simon Printer van de N.S. Het blijkt dat er een jaar geleden reeds overleg is geweest tussen N.S. en gemeente om „de mogelijkheid te bestuderen een bewaakte fietsenstalling te creëren”.

Het plan is ergens in de ambtelijke molen blijven steken omdat een wakkere ambtenaar opmerkte dat de burgers van Zuiderland misschien helemaal geen geld over zouden hebben voor een fietsenstalling.

„Tja, een lastige zaak”, zegt Verstappen met een twinkeling in zijn ogen, „kan de gemeente geen enquête houden”? De wethouder mompelt dat zijn ambtenaren wel iets anders te doen hebben en onderzoeksbureaus vandaag de dag niet goedkoop zijn.

„Heeft u misschien hier iets aan”, zegt Verstappen terwijl hij met een achteloos gebaar een velletje papier uit zijn binnenzak tevoorschijn haalt. Het papier bevat de uitkomsten van zijn enquête m.b.t. de vraag of men een gulden per keer wil betalen voor het gebruik van een bewaakte fietsenstalling. Hieruit blijkt dat 30% van de ondervraagden er geen bezwaar tegen heeft om voor het stallen van de fiets een gulden te betalen. De wethouder is een ogenblik met stomheid geslagen, maar slaat dan, samen met de opzichter van gemeentewerken, enthousiast aan het rekenen. De heren komen tot de conclusie dat de kosten van de bewaking vermoedelijk gedekt zullen worden door de opbrengsten van de stalling. Er wordt afgesproken dat gemeente en N.S. nu haast zullen maken met het plan.

Verstappen vermoedt echter dat hij nog wel enige pressie zal moeten uitoefenen om de gang er inderdaad in te houden. Hij heeft hier niet voor niets 40 uur voor gereserveerd in het voorlopig werkplan.



aantal in standards, een ander deel tegen het station. De meeste fietsen zijn vastgelegd met een kettingslot, de rest heeft (vaak een goed) wielslot. Redelijk beveiligd dus, maar niet goed genoeg voor deze plek.

Stap 1. Het kiezen van de maatregelen

Het onderzoek is afgerond en de tijd is rijp om doelstellingen en werkplan aan te passen. Verstappen weet nu bij welke doelen welke doelgroepen horen en hij weet ook hoe hij die doelgroepen kan benaderen en wie daaraan meewerken. Er zijn vier kanalen die hij gebruikt om informatie bij de doelgroepen te krijgen. De rijwielhandelaren, de scholen en het jongerencentrum zijn reeds genoemd, maar natuurlijk vergeet Verstappen de pers ook niet. De doelen van het definitieve werkplan komen er als volgt uit te zien:

Hoofddoel A:

Het verminderen van het aantal fietsendiefstallen te Zuiderland.

Doel A1: Jongeren betere sloten laten gebruiken.

Middelen: Voorlichting via scholen en jongerencentrum.

Doel A2: Bij het station mogelijkheden voor forensen creëren hun fiets afdoende tegen diefstal te beveiligen.

Middelen: Overleg met N.S. en gemeente over stalling of fietsklemmen.

Hoofddoel B:

Verbeteren van opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen.

Doel B1: Verhogen van de aangiftebereidheid onder jongeren.

Middelen: Voorlichting op scholen en jongerencentrum. Voor de slachtoffers van fietsendiefstal, die daarvan aangifte doen, mogelijk maken dat ze een niet afgehaalde fiets kunnen kopen.

Doel B2: Vergroten aantal fietsers dat frame-nummer van de fiets noteert.

Middelen: Verspreiding fietsregistratiekaarten via fietsenhandelaren en op de scholen en in het jongerencentrum.

Doel B3: Gestolen fietsen onaantrekkelijk maken voor helers.

Middelen: Helingbestrijding in Kerkeburgh.

N.B.: Het verzorgen van perspublicaties is een middel dat de andere, meer specifieke middelen, ondersteunt.

Over de activiteiten in het werkplan valt het volgende op te merken:

- In de eerste plaats is er een taak bijgekomen: Het voorbereiden van de maatregel die slachtoffers in staat stelt niet afgehaalde fietsen te kopen.
- In de tweede plaats worden de verschillende activiteiten die in het voorlopige werkplan stonden, verder uitgesplitst en er wordt bijgezet wie wat doet. Vervolgens maakt Verstappen er een imposant netwerk van dat op zijn prikbord komt te hangen.

Stap 2. Het uitvoeren van de maatregelen

De eerste tijd van de uitvoerende fase is Verstappen druk doende met allerlei besprekingen.

De gemeente en de N.S. hebben mede dankzij zijn „onophoudelijk gezeur” inderdaad haast gemaakt en in augustus kan met de bouw van de fietsenstalling worden begonnen. Als alles volgens plan verloopt, kan de stalling november 1983 in gebruik worden genomen.

Voor het plan de niet afgehaalde fietsen te verkopen, moet nog een aantal voorbereidingen worden getroffen. Zo stelt Verstappen in samenwerking met een jurist van de gemeente een soort contract op dat kopers moeten

ondertekenen. Dit contract voorziet in een regeling voor het geval een rechtmatige eigenaar alsnog opduikt. De ingangsdatum wordt gesteld op 15 september 1983.

Na een maandje onbezorgd relaxen in een viersterrenbungalow met ligbad (etc.) gaat Verstappen eind augustus weer driftig aan de slag.

Het begint gelijk goed: Als hij vraagt om fietsregistratiekaarten krijgt hij te horen dat zowel het regiobureau als het landelijk bureau door hun voorraad heen zijn. Gelukkig weet de

regionaal coördinator nog een paar duizend kaarten in een andere regio te ritselen. De fietsenhandelaren kunnen zo nog net op tijd bevoorrad worden.

Samen met De Vries schrijft Verstappen een stuk voor de Zuijderlandse Post. Hierin wordt de nieuwe maatregel voor slachtoffers van fietsendiefstal afgekondigd (de krant verschijnt 14 september) en tevens melding gemaakt van de op til zijnde fietsenstalling. „Daartegenover staat”, aldus de schrijvers, „dat de politie van de fietsende burgerij van Zuijderland ook het een en ander verwacht”. Dat komt tot uiting in een lijstje met tips:

Voorkom fietsendiefstal

Zet uw fiets altijd op slot, bijvoorbeeld met een „Goedgekeurd slot”. In november komt er een fietsenstalling bij het station. Maak er gebruik van!

Registreer uw fiets

Vraag een fietsregistratiekaart aan bij een rijwielhandelaar of bij de politie en vul die in. Noteer ook vooral het framenummer.

Wat te doen bij diefstal

Doe altijd aangifte bij de politie en neem uw fietsregistratiekaart mee. Van de gegevens daarop kan de politie gebruik maken.

Direct na dit kranteartikel gaan de overige voorlichtende activiteiten van start.

In het jongerencentrum heeft Jan Kees – met subsidie van de gemeente – een aantal goed-gekeurde sloten gekocht en maakt daar propa- ganda voor.

De jongens van de sleutelclub staan met de schroevendraaier in de aanslag. Als er een klant komt, wordt gelijk een registratiekaart ingevuld. Voorts heeft Jan Kees in koeieletters

op het mededelingenbord geschreven „POLITIE DOET IETS GOED” en daaronder hangt het artikel van Verstappen en De Vries uit de Zuijderlandse Post.

Verstappen gaat op een middag een babbeltje maken met de jongens van de sleutelclub en looft een VM-kalender uit voor het 25e slot dat wordt gemonteerd.

De voorlichting op scholen wordt door De Vries en Verstappen zelf verzorgd.

Op de l.h.n.o. en de scholengemeenschap houden ze in de hogere klassen een verhaal over preventie als politietaak. Als voorbeeld van preventiewerk wordt dan vanzelfsprekend fietsendiefstal gekozen, zodat het praatje uit- mondt in de bekende preventietips.

Op de l.t.s. wordt een wat andere benadering gekozen. In de les metaalbewerking wordt de werking van een fietsslot uiteengezet. Daarna volgt een praktijkgedeelte. Enige leerlingen worden verzocht om te proberen met een- voudige hulpmiddelen een goedgekeurd slot open te breken. Verstappen zit elke keer weer enigszins in zijn rats, maar geen enkele leerling slaagt erin het slot te forceren. Na deze „demonstructie” wordt dan verteld dat deze sloten bij de fietsenwinkel en in het jongeren- centrum te verkrijgen zijn en tenslotte gaan ook de overige preventieve maatregelen erin als koek. Nadat De Vries en Verstappen beiden in één maand 15 praatjes voor hun rekening hebben genomen, zijn ze het goed zat.

De reacties in de klassen waren echter over het algemeen erg positief.

Het is van lieverlee november geworden en de dag dat de stalling in gebruik genomen kan worden, breekt aan.

Om het geheel extra luister bij te zetten, zal de wethouder van Ruimtelijke Ordening de stalling op symbolische wijze openen door met een betonijzerschaar een kettingslot door te knippen.



De pers zal hierbij natuurlijk vertegenwoordigd zijn en dit is tevens de gelegenheid de eerste resultaten van de maatregelen bekend te maken.

Zo zijn er namelijk in oktober in Kerkeburgh een aantal fietsen aangetroffen die volgens de lijst uit Zuiderland afkomstig waren.

Tevens rijden er al een twintigtal mensen rond op een bij de politie gekochte fiets.

Hoewel sommige activiteiten nog doorlopen (het monteren van fietsslots bij de sleutelclub) of zelfs een permanent karakter hebben (het verstrekken van fietsregistratiekaarten) is het hoogtepunt van het project voorbij. Er breekt een wat rustige tijd aan, want de evaluatie staat pas in februari op het programma.

Fase D. Evaluatie

In februari begint Verstappen zijn evaluatie door een ronde te maken langs fietsenhandelaars, scholen, jongerencentrum en fietsenstalling.

- Bij de fietsenhandelaars krijgt hij te horen dat de registratiekaarten vanaf september tot en met december de deur uitvlogen, daarna ging het druppelsgewijs. Verstappen schat dat er langs deze weg ongeveer 5000 kaarten zijn verspreid. Tevens zijn er zo'n 150 goedgekeurde slots verkocht.
- In het jongerencentrum blijkt dat daar zo'n 100 van die slots zijn gemonteerd en Verstappen wordt verzocht met 4 kalenders over de brug te komen. Voor elke 25 eentje. Bovendien heeft Jan Kees de indruk dat zijn bezoekers minder vaak slachtoffer worden en ook zelf minder fietsen stelen.
- Aan de schoolhoofden heeft Verstappen gevraagd of zij eens kunnen nagaan hoe de leerlingen gereageerd hebben op het verhaal van hem en de De Vries. De schoolhoofden hebben de indruk dat veel leerlingen met betere slots rondrijden en dat ze vaak ook hun framenummer weten.
- Tenslotte leert een bezoek aan de stalling dat het loopt als een trein. Er staan in ieder geval meer fietsen binnen dan buiten.

In maart gaat Verstappen aan de slag met de cijfers.

- Uit de gegevens van de politie komt in de eerste plaats naar voren dat het aantal bij de politie ter kennis genomen fietsendiefstallen in de periode september 1983 tot en met februari 1984 in vergelijking tot de periode september 1982 tot en met februari 1983 licht gedaald is. Dit duidt erop dat het hoofddoel „Verminderen van het aantal fietsendiefstallen” bereikt is.
- Bovendien is de kwaliteit van de aangiften aanzienlijk verbeterd. Een flink aantal slachtoffers weet z'n framenummer.
- Verstappen vraagt zich af of dit ook door- gewerkt heeft in de opsporing van gestolen fietsen. Uit de cijfers blijkt dat de politie van september 1983 tot en met februari 1984 ongeveer evenveel fietsen heeft terug-

gevonden als in de vergelijkbare periode een jaar eerder.

Gezien de daling in het aantal ter kennis gekomen fietsendiefstallen, lijkt de opsporing dus verbeterd. Dit succes is voor een belangrijk deel te danken aan de politie van Kerkeburgh, die een dertigtal fietsen heeft opgespoord. Er deed zich overigens een opvallend verschijnsel voor: in de periode september - november trof de Kerkeburghse politie maar liefst 20 gestolen fietsen uit Zuiderland aan, na november nog maar 10. Verstappen schrijft dit toe aan twee oorzaken:

In de eerste plaats zal de helingbestrijding in Kerkeburgh ten gevolg hebben gehad dat gestolen fietsen uit Zuiderland, waarvan de politie nu immers vaker de framenummers kent, minder aantrekkelijk worden voor helers.

In de tweede plaats zal ook de komst van de fietsenstalling in november een rol spelen. Het is moeilijker geworden om (goede) fietsen in Zuiderland te stelen.

- Tot slot blijkt uit de gegevens van de politie dat een aanzienlijk groter deel van de gevonden fietsen ook kan worden terugbezorgd.

Verstappen stelt tevreden vast dat evenals de opsporing de terugbezorging verbeterd is en dat hoofddoel B dus ook is bereikt.

Toch kleeft er een schaduwzijde aan het hogere percentage terugbezorgde fietsen, want de maatregel dat slachtoffers van fietsendiefstal een niet afgehaalde fiets kunnen kopen, dreigt in gevaar te komen. Er zijn meer slachtoffers die hun fiets terugkrijgen en het gevolg is dat er nog maar weinig fietsen bij de politie staan, die niet kunnen worden teruggezorgd. Aan de andere kant blijven er flink wat slachtoffers over waarvan de fiets niet teruggevonden wordt. Als deze trend zich voortzet, moet de „Rheden”-maatregel worden ingetrokken. Verstappen realiseert zich dat hij deze ontwikkeling vooraf had kunnen beredeneren en dat hij de maatregel als een „tijdelijk experiment” had moeten verkopen.

De politie-cijfers geven dus een zonnig beeld en nu is alleen nog onbekend of de aangiftebereidheid onder jongeren is gestegen. Hierover zal de herhaling van de slachtoffer-enquête uitsluitend moeten geven.

Begin april komen De Vries en Verstappen bij elkaar om „nog eens wat van zich te laten horen”.

Na enig overleg met de regionaal coördinator besluiten ze alleen jongeren tussen 15 en 25 te enquêteren.

Hieraan liggen de volgende overwegingen ten grondslag:

- Op grond van de politie-cijfers is al bekend dat er minder fietsen worden gestolen, dus een volledige herhaling van de enquête is overbodig.
 - Om betrouwbare uitspraken te doen over aangiftebereidheid, moeten er niet te weinig slachtoffers worden geënquêteerd. Ze realiseren zich echter dat de kans om een slachtoffer van fietsendiefstal (en dan ook nog na september 1983*) aan de lijn te krijgen nog minder dan 1 op 10 zal zijn.
- Om het belwerk toch zoveel mogelijk te beperken wordt besloten alleen slachtoffers tussen de 15 en 25 jaar te bellen. Dat was immers ook de doelgroep bij het verhogen van de aangiftebereidheid.

Ze stellen op grond van het bevolkingsregister een lijst samen van 400 jongeren tussen de 15 en 25 jaar en zoeken daar de telefoonnummers bij.

Een week lang plegen ze tussen 5 en 6 (dan zijn de meeste mensen thuis) elke dag trouw hun telefoontjes. Aan het eind van de week hebben Verstappen en De Vries ongeveer 300 jongeren aan de lijn gehad en daarvan waren er 15 slachtoffers van fietsendiefstal** in de periode september 1983 tot en met maart 1984. In dit halfjaar is slechts 5% van de jongeren slachtoffer geworden; voor één jaar zal dat ongeveer op 10% uitkomen.

De slachtofferkans van jongeren is dus fiks afgenomen. Nog belangrijker is evenwel dat 12 van de 15 slachtoffers aangifte hebben gedaan, maar liefst 80%.

Hoewel het percentage hier in werkelijkheid wel wat van zal afwijken, is de conclusie gerechtvaardigd dat ook het doel „Verhogen van de aangiftebereidheid onder jongeren” gehaald is.

Het onderzoek is afgerond en Verstappen trekt zich de resterende dagen in april terug achter zijn bureau om het verslag te schrijven.

Het wordt een echte „successtory”, maar Verstappen vergeet niet de negatieve punten (hij noemt het „leermomenten”) te vermelden:

- Slachtoffer-enquête duurde veel langer dan gepland.
 - De fietsregistratiekaarten hadden van tevoren besteld moeten worden.
- Naar aanleiding van dit punt merkt hij op dat het zinvol was geweest alle activiteiten in een netwerkplan onder te brengen. Dan wordt een activiteit minder snel vergeten.
- De „Rheden”-maatregel is wat ondoordacht toegepast.

Eind april is het verslag klaar en de bedoeling is dat het aan de pers en aan B. en W. gepresenteerd zal worden.

Eerst wordt het verslag echter nog met De Vries en groepscommandant Van der Sluis besproken. Ze vinden het een prima verhaal.

Als De Vries en Verstappen op het punt staan te vertrekken, vraagt de groepscommandant: „zeg kennen jullie deze al?”

Een man gaat op de fiets naar de bioscoop en zet zijn fiets met opzet niet op slot, hij hangt er daarentegen een briefje aan waarop staat: „Wie deze fiets jat, sla ik verrot, getekend Mohammed Ali”. Als hij de bioscoop uitkomt, is zijn fiets gestolen, alleen het briefje ligt er nog met op de achterkant geschreven: „Probeer me maar in te halen, met vriendelijke groeten, Bernard Hinault”.

*Op mich is het
wel een leuk verhaal
Punt is dat de realiteit ons
ingekleurd heeft. Dit moet dingen
geleukt nu 1/2 echt. ---
Erga Buren --- wie had dat
oort duren denken
Dit was als hij deze doet?
Dan had je beschrijven van
mensen stappen
ecl*

* Overigens is het voor de mensen doorgaans moeilijk om precies te zeggen in welke maand zij slachtoffer zijn geworden. Het beeld kan hierdoor enigszins worden vertekend, maar Verstappen gelooft dat dit wel mee zal vallen.

De mensen hebben immers een duidelijk referentiepunt: zijn ze vóór of na de start van het project slachtoffer geworden.

** Van de 285 overblijvenden is alleen genoteerd dat ze geen slachtoffer geworden zijn en vervolgens worden ze „opgehangen”.

In deze paragraaf geven we een globaal overzicht van de middelen die bij fietsendiefstalpreventie gebruikt kunnen worden.

Eerst wordt in 7.2. uiteengezet met welke techno-preventieve middelen een fiets tegen diefstal beveiligd kan worden.

Vervolgens wordt in 7.3. kort aandacht besteed aan landelijke materialen – poster en registratiekaart – die via het regiobureau bij het LBVM te bestellen zijn. Tevens geven we een aantal voorbeeldbrieven die gericht zijn aan organisaties en personen die bij de preventie van fietsendiefstal hun medewerking kunnen verlenen.

In deze paragraaf zullen de diverse mogelijkheden om een fiets tegen diefstal te beschermen nader worden omschreven.*

Vervolgens schenken we aandacht aan de vraag tegen welke modus operandi bescherming wordt geboden.

De fietsbeveiliging „hardware” kan in twee hoofdcategorieën worden onderverdeeld: fietsslots en afsluitbare parkeersystemen. We beginnen met de fietsslots. Hierbij wordt tevens ingegaan op het keuringsreglement voor fietsslots van de Stichting Diefstalpreventie Tweewielers, een stichting van ANWB, RAI en TBBS, met medewerking van VM.

Fietsslots

Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende groepen fietsslots:

1. Wielslot
2. Stuurslot
3. Beugelslot
4. Kabel- of kettingslot
5. Andere slots

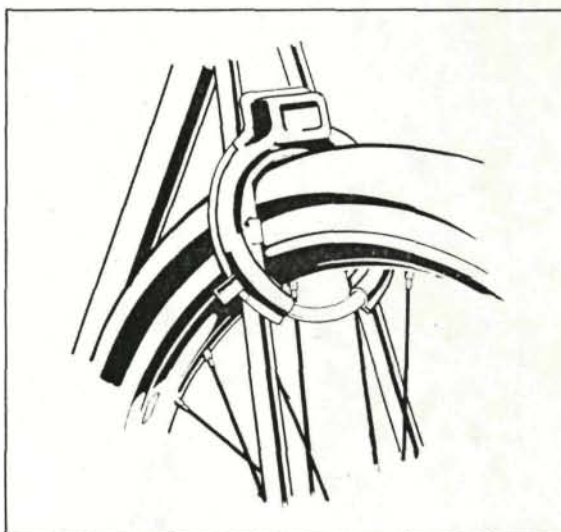
1. Wielslot

Dit is een slot, bestemd voor vaste montage aan de fiets, met als doel het vrij ronddraaien van het wiel te belemmeren.

Om het nog wat ingewikkelder te maken, worden de wielslots weer onderverdeeld in drie typen:

• Ringslot

Dit is een wielslot dat in afgesloten toestand de dwarsdoorsnede van de velg geheel omringt.



* Gezien de aard van de werkmap is het daarbij niet mogelijk om namen en adressen van fabrikanten te publiceren; hiervoor bent u aangewezen op de bekende produktinfo van LBVM of RBVM. Ook in de brochure „Techno-preventieve maatregelen tegen fietsdiefstal” van het RBVM Friesland en het rapport „Fietsklemmen” van het RBVM Utrecht is specifieke produktinfo te vinden.

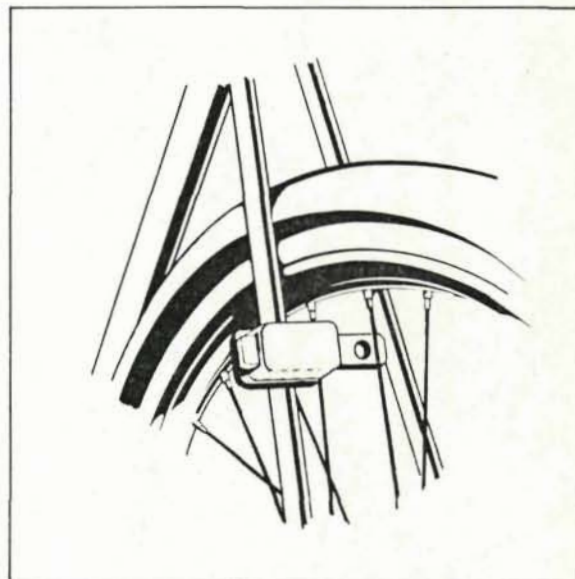
- **Sluitpalslot**

Dit is een uit afzonderlijke delen opgebouwd slot; samen met de fietsonderdelen waarop het is gemonteerd, omlijnt het slot in afgesloten toestand de dwarsdoorsnede van de velg.



- **Spaakslot**

Dit is een wielslot, bestemd voor vaste montage op de fiets aan één zijde van het wiel. In afgesloten toestand wordt de lengtedoorsnede van de velg binnen de omtrek daarvan gesneden.



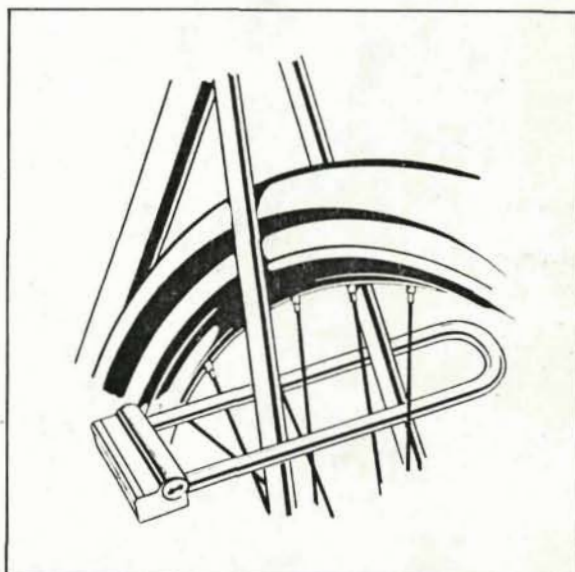
2. Stuurslot

Dit is een slot, bestemd voor vaste montage aan de fiets met als doel het draaien van de binnenbalhoofdbuis te blokkeren.



3. Beugelslot

Dit is een slot, niet bestemd voor vaste montage aan de fiets, waarmee het vrij rond-draaien van het wiel kan worden beperkt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een integraal beugelslot (beugel en slotblok zijn onaf-scheidelijk verbonden) en een tweedelig beugelslot (beugel en slotblok kunnen worden gescheiden).



4. Kabel- of kettingslot

Dit is een slot, al dan niet bestemd voor vaste montage aan een fiets, met als doel delen van de fiets onderling dan wel aan een ander vast object te verankeren.

Analoog aan het beugelslot wordt er onderscheid gemaakt tussen een integraal en een meerdelig kabel- of kettingslot.*



5. Andere sloten

In deze groep vallen sloten die nog min of meer in een experimenteel stadium verkeren. Een voorbeeld is het slot dat de trapas vergrendelt.

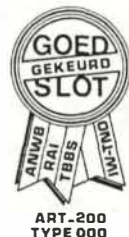
Dit slot kan niet worden verbroken zonder de fiets zelf onbruikbaar te maken.

Het ART**-keuringsreglement voor fietssloten.

De Stichting Diefstalpreventie Tweewielers streeft naar een betere diefstalbeveiliging van tweewielers. Om dit te bereiken worden de volgende activiteiten ondernomen.

- Het opstellen van een pakket eisen waaraan de diverse sloten naar de mening van deze stichting moeten voldoen. Er zijn een aantal algemene voorwaarden, onder andere met betrekking tot identificatie, duurzaamheid en cilinderconstructie, waaraan elk type slot moet voldoen. Daarnaast worden er voor elk slottype een aantal specifieke constructie-eisen opgesteld. Voor de wiel- en beugelsloten zijn die er al. De geïnteresseerde lezer kan al deze eisen naslaan in het keuringsreglement dat op de regiobureaus aanwezig is.

- Tevens laat de stichting de sloten die door importeur of fabrikant vrijwillig ter keuring aangeboden zijn, aan de hand van bovenbedoelde eisen bij TNO te Delft keuren.
- Tenslotte verleent de stichting het certificaat „Goedgekeurd slot” aan sloten die bij de keuring aan de gestelde eisen blijken te voldoen. Deze sloten worden voorzien van onderstaand label.



Op het ogenblik zijn er vier sloten die de keuringsprocedure met goed gevolg hebben doorlopen: drie ringsloten en een sluitpalslot.

Het gebruik van goedgekeurde sloten wordt o.a. via het fietsgarantieplan van de ANWB, gestimuleerd.

Dit plan maakt het mogelijk de fiets te laten registreren in het centrale registratiesysteem van de ANWB. In aansluiting daarop kan men (het is niet verplicht) de fiets tegen diefstal verzekeren. Voorwaarde is evenwel dat de fiets een goedgekeurd slot heeft.

*Niet verzelen
Ringslot waaraan
je 'ketting'
vastzet
(assa draait ik!)*

* In Engeland is een bijzondere variant van het kabelslot ontwikkeld. Als dit slot wordt opengebroken, komen met grote kracht opvallende kleurstoffen en penetrante, onwelriekende dampen vrij, die zich aan de eventuele dief hechten (of aan de stakker die zijn sleutel is verloren).

** ANWB, RAI, TBBS

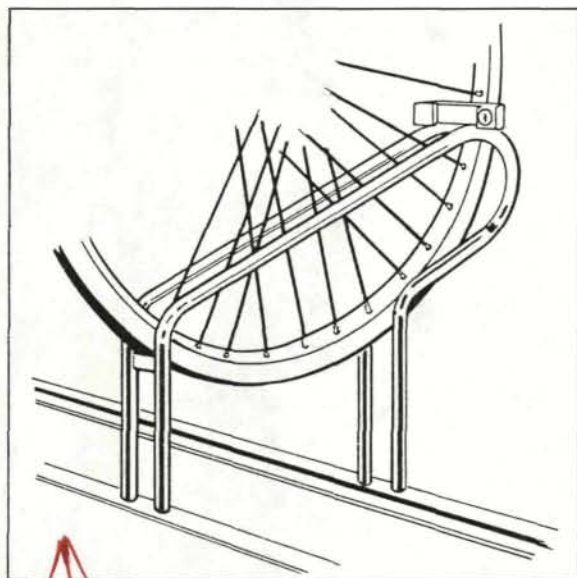
Ook bij deze systemen kan een verdere onderverdeling worden gemaakt:

1. Systemen met wielvergrendeling.
2. Systemen met framevergrendeling (fietsklemmen).
3. Fietskluizen.

Systemen met wielvergrendeling

Bij deze systemen wordt het wiel van de fiets in een rek of beugel geplaatst, waarna het wiel door middel van een op deze beugel gemonteerd slot wordt vergrendeld. Zie onderstaande tekening.

Aangezien dit systeem makkelijker te saboteren is dan een fietsklem of -kluiz, kan het over het algemeen het best worden toegepast in fietsenstallingen met enig toezicht (bijvoorbeeld personeelsrijwielstallingen).



*Klem + paal
keler (reist men ---
bij ENFB -- klem)*

loerwag

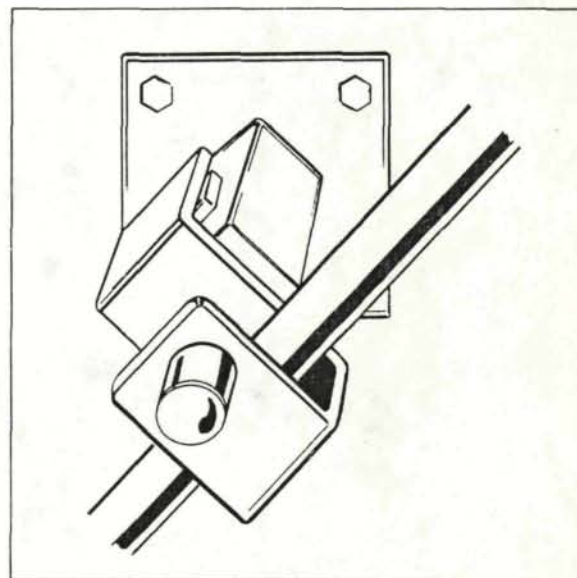
onderklem

Systemen met framevergrendeling (fietsklemmen)

De fietsklem is een standaard van stalen buis, met aan het uiteind c.q. de beide uiteinden een beugel of klemconstructie, waarin de voorste framebuis van de fiets moet worden geplaatst. Het frame kan vervolgens worden vergrendeld met een slot dat door de fietser wordt aangebracht of in sommige gevallen met een op de beugel gemonteerd slot.*

Over het algemeen is de binnenzijde van de klem of beugel bekleed met een kunststof, waardoor beschadiging aan framebuis wordt voorkomen.

Onderstaande afbeelding illustreert het principe van een fietsklem.



Een belangrijk praktisch voordeel van fietsklemmen is gelegen in de ruime alternatieven voor bevestiging:

- plaatsing in de grond, eventueel met betonnen voet
- vloerbevestiging met behulp van ankerbouts
- paal- of muurbevestiging.

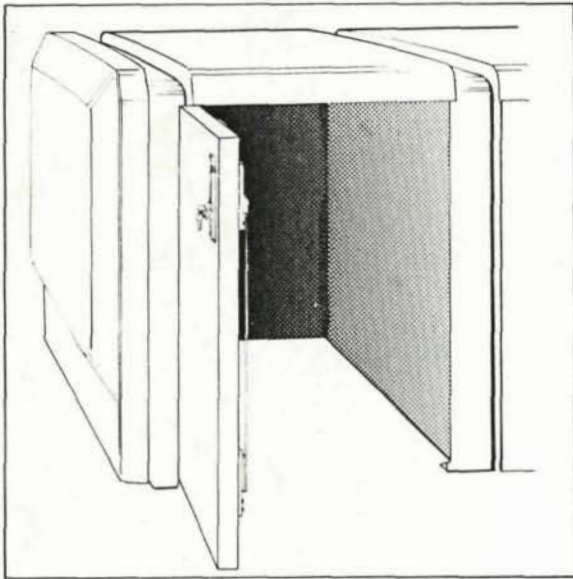
Fietsklemmen kunnen dan ook worden toegepast op elke diefstalgevoelige plek (geen toezicht!), waar relatief veel fietsen voor langere tijd worden neergezet. Men kan hierbij denken aan onder andere busstations, sportcomplexen, grote winkelcentra en openbare gebouwen als bibliotheken en scholen.

* Een speciale variant is de klem waarbij de gebruiker een zogenaamd plugslot ter beschikking wordt gesteld. Dit slot kan worden opgeborgen in het uiteinde van het fietsstuur. De klem kan daardoor alleen met dat slot worden afgesloten, zodat de klem altijd ter beschikking van de gebruiker is. Degene die overgaat tot plaatsing van de klemmen heeft het voordeel dat hij door het heffen van een abonnementsgeld op het gebruik van het plugslot zijn investering terug kan verdienen.

Fietskluizen

Bij dit systeem wordt de fiets al of niet afgesloten in een box of kluis geplaatst. Hierna wordt de deur van de kluis vergrendeld. Doorgaans worden kluizen verankerd geplaatst.

Er zijn geheel gesloten kluizen en modellen die zijn vervaardigd uit „strekmetaal” of hekwerk.



*Fietskluizen ervaringen
in den lande: zie
Rosa rapportage*

In een fietskluis is de fiets niet alleen goed tegen diefstal maar ook tegen vandalisme en ons Nederlandse klimaat beveiligd. De kluis heeft dus een aantal voordelen boven de klem; aan de andere kant neemt de kluis meer ruimte in beslag en kost hij de gemeente veel meer geld.

De kosten worden dan ook vaak voor een deel op de fietser verhaald.

Bij verschillende stations worden kluizen door de N.S. verhuurd. De kluizen kunnen ook worden uitgevoerd met een muntslot.

Het al dan niet aanbrengen van een afsluitbaar parkeersysteem wordt uiteindelijk bepaald door lagere overheden en directies of beheerders van bijvoorbeeld vervoersbedrijven, sportcomplexen en winkelcentra.

Toch moeten deze systemen uiteindelijk door individuele fietsers worden gebruikt en men doet er goed aan rekening te houden met de problemen die daarbij op kunnen treden.

Zo is de werking van fietsklemmen lang niet voor iedereen zonder meer duidelijk en het zou dan ook waarschijnlijk nuttig zijn om bij de klemmen een bordje met een gebruiksaanwijzing te plaatsen.

Bij het gebruik van de fietskluizen kan zich een ander probleem voordoen: In hoeverre zijn fietsers bereid om geld uit te geven voor deze stallingsmogelijkheid?

Om te voorkomen dat er kluizen ongebruikt wegroesten, moet deze vraag worden gesteld voordat men tot plaatsing besluit.

*Was er niet ooit een
kluispijnnaag
(Dordrecht o.i.d.)
± 3 jaar geleden*

*Maakt de techniek dit lichter naar de
(na briefing ons (+ Hein?!))*

Zoals in 3.2. al is aangegeven, zijn er bij fietsendiefstal zeven modi operandi (m.o.) te onderscheiden:

1. Opstappen en weggrijpen.
2. Opentrappen of -slaan van het slot.
3. Forceren van het slot, b.v. met een schroevendraaier.
4. Valse sleutel.
5. Doorknippen van het slot, b.v. met een betonijzerschaar.
6. Oppakken van de fiets en meevoeren, b.v. met een draaghaak.
7. Oppakken en wegvoeren in een (bestel)auto.

De besproken beveiligingsmiddelen bieden globaal de volgende bescherming:

- Een eenvoudig ringslot, spaakslot of stuurslot alleen tegen m.o. 1.
- Een goedgekeurd ringslot of spaakslot geeft een goede bescherming tegen m.o. 1 t/m 4 en gedeeltelijk tegen m.o. 5.
- Enkele beugelsloten bieden dezelfde bescherming als de goedgekeurde sloten.
- Goede kabel- of kettingsloten beschermen eveneens tegen m.o. 1 t/m 4 en gedeeltelijk tegen 5.* Indien de fiets door middel van het slot aan een vast object wordt vastgemaakt, wordt er tevens tegen m.o. 6 en 7 bescherming geboden.
- Trapassloten beschermen tegen m.o. 1 t/m 5. Een nadeel is evenwel dat voor de potentiële dief niet te zien is dat de fiets op slot staat; dit vermindert mogelijk de preventieve waarde van het slot.
- Fietsklemmen geven een redelijke bescherming tegen m.o. 1 t/m 7, mits er een juist gebruik van wordt gemaakt.
- Fietskluizen beschermen eveneens tegen alle m.o.

Wanneer men zich bezig gaat houden met advisering over fietsbeveiligingsmiddelen zal nagegaan moeten worden met welke m.o. men te maken heeft. Als fietsendieven op simpele wijze te werk gaan, kan het gebruik van goedgekeurde fietssloten preventief werken. Het heeft echter weinig zin om het gebruik van deze sloten te stimuleren in plaatsen (of op plekken) waar de m.o. 6 en 7 veel worden toegepast.

Men zal dan in de richting van kabel-/kettingsloten, fietsklemmen of kluizen moeten gaan denken. Bij de keus tussen die middelen spelen dan weer andere factoren een rol. Bijvoorbeeld:

- Is het niet in strijd met de A.P.V. om fietsen d.m.v. kabel- of kettingsloten aan vaste objecten te verankeren?
 - In hoeverre weegt de extra beveiliging die met fietskluizen wordt bereikt op tegen de veel grotere kosten die er aan verbonden zijn (en in welke mate zijn die kosten te verhalen op de fietsers)?
- Als men met (onbewaakte) stallingen te maken heeft, is het zinvol om ook verlichting en afrastering in ogenschouw te nemen. Het blijkt in de praktijk dat het verbeteren van deze zaken tot vermindering van het aantal fietsendiefstallen kan leiden.

Ook op het gebied van fietsbeveiliging is dus een stukje analyse zeker op zijn plaats. Bovendien zal de fietsbeveiligingsmarkt zich vermoedelijk in snel tempo verder ontwikkelen. Bij elk nieuw produkt moet men zich afvragen: Tegen welke m.o. beschermt het en wat zijn de voor- en nadelen bij toepassing in de praktijk.

* Het ligt in de bedoeling dat volgens de keuringseisen voor kabel- en kettingsloten een dergelijk slot ook tegen doorknippen bestand moet zijn, wil het worden goedgekeurd door de Stichting Diefstalpreventie Tweewielers.

Landelijk materiaal

Bij het LBVM zijn de fietsregistratiekaart en een poster (zie afbeeldingen) verkrijgbaar.*

De fietsregistratiekaart dient om fietsbezitters de fiets zo nauwkeurig mogelijk te laten omschrijven, onder andere door merk, kleur en framenummer op de kaart te laten noteren. Als de fiets gestolen wordt, kan het slachtoffer een goede aangifte doen.

De kaart kan worden verspreid via bijvoorbeeld fietsenhandelaren, scholen, bedrijven en tijdens evenementen als de rijwielvierdaagse.

Men dient er rekening mee te houden dat het in het wilde weg uitzetten van de registratiekaarten over het algemeen weinig effectief werkt. Het is beter om eerst in te schatten hoe groot de kans is dat de kaart terecht komt bij fietsers die hem zullen invullen.

De poster dient om fietsers erop attent te maken hun fiets op slot te zetten. Het ligt dan ook voor de hand de poster op te hangen bij sporthallen, zwembaden en dergelijke diefstal-gevoelige plaatsen.



Voorbeeldbrieven

Er zijn, zoals in paragraaf 3 reeds naar voren is gekomen, tal van instanties die kunnen meewerken aan preventie van fietsendiefstal.

Als deze instanties worden benaderd, is het nuttig om aan de volgende drie punten aandacht te besteden:

- In welk opzicht is de instantie betrokken bij de problematiek.
- Welke voordelen/belangen heeft de betref-

fende instantie bij preventie van fietsendiefstal.

- Wat wordt er van hen verwacht.

We geven in steekwoorden voorbeeldbrieven aan vijf instanties:

B. en W./gemeenteambtenaren; rijwielhandelaren; onderwijzers/jongerenwerkers; middenstands- of winkeliersvereniging en tenslotte ENFB/actiegroepen die zich met verkeer bezighouden.

* Naast de landelijke materialen zijn er tal van posters en stickers voor lokale en regionale acties ontwikkeld. Het zou ondoenlijk zijn hier een overzicht van te geven.

B. en W./Gemeenteambtenaren

De laatste jaren is in onze gemeente het aantal fietsendiefstallen onrustbarend toegenomen. Onder andere ook in de buurt van het station en een aantal gemeentelijke voorzieningen, zoals

Dit moge u duidelijk worden uit de volgende cijfers:

(Met enkele kerncijfers uw bewering ondersteunen.)

Op deze plaatsen biedt een fietsslot te weinig bescherming tegen (professionele) fietsendieven.

Of:

Op deze plaatsen zijn vele fietsen met kettingen aan hekken gekluisterd: geen fraai gezicht en zelfs nog in strijd met de A.P.V.

Mede gezien het verkeersbeleid van de gemeente, dat gericht is op het bevorderen van het gebruik van de fiets in het centrum, lijkt het zeer wenselijk om fietsers betere mogelijkheden te geven hun fietsen (op ordentelijke wijze!) te beveiligen tegen diefstal.

Tegenwoordig zijn er fietsklemmen in de handel: dit is een fietsenparkeersysteem dat overal kan worden geplaatst en een goede mate van bescherming biedt.

Hopelijk bent u bereid om op korte termijn een onderhoud te hebben over mogelijke aanschaf van een dergelijke voorziening.

Rijwielhandelaren

In onze gemeente neemt het aantal fietsendiefstallen hand over hand toe. De politie wil actie gaan ondernemen om dit probleem terug te dringen. Omdat u dagelijks met fietsers te maken krijgt, kunt u aan deze actie een bijdrage leveren.

Het is gebleken dat veel fietsers zonder of met verouderd slot op hun fiets rondrijden, hetgeen diefstal in de hand werkt.

Wellicht kunt u uw klanten wijzen op het risico dat ze hiermee lopen en suggesties voor verbetering aan de hand doen. Wij zijn gaarne bereid u van informatie te voorzien over de kwaliteit van de momenteel in de handel zijnde fietsslots.

Of/en:

Een onderdeel van de actie is erop gericht fietsers de kenmerken van hun fiets te laten registreren op een speciaal hiervoor ontworpen fietsregistratiekaart. Van die gegevens kan de politie gebruik maken bij haar opsporingsonderzoek als de fiets gestolen mocht worden. Wij zouden het erg op prijs stellen als u deze registratiekaarten – die u gratis door de politie ter beschikking worden gesteld – aan uw klanten wilt verstrekken.

Of:

Een onderdeel van de actie is erop gericht zoveel mogelijk fietsen te merken met het postcode- en huisnummer van de bezitter. Als een gemerkte fiets wordt gestolen, is de kans groter dat de politie deze fiets kan opsporen en terugbezorgen bij de eigenaar.

Wellicht kunt u – als een vorm van serviceverlening aan de fietsers in onze gemeente – de politie behulpzaam zijn bij het merken van fietsen.

Een dezer dagen zal ik met u contact opnemen om te vernemen of u aan de actie wilt meewerken.

Onderwijzers/Jongerenwerkers

De afgelopen tijd is het aantal fietsendiefstallen de pan uit gerezen. Uit onze cijfers blijkt dat veel jongeren slachtoffer worden van fietsendiefstal.

(Enige cijfers ter illustratie.)

Of:

Uit onze cijfers blijkt dat er vrij veel fietsen bij uw school/jongeren centrum worden gestolen.

(Enige cijfers ter illustratie.)

De indruk bestaat dat jongeren (uw leerlingen) nogal slordig met fietsen omspringen en weinig maatregelen treffen hun fiets tegen diefstal te beveiligen.

In deze situatie zou de politie graag verbetering willen brengen door in samenwerking met uw team aan de leerlingen/jongeren voorlichting te geven over de preventie van fietsendiefstal, bijvoorbeeld als onderdeel van een verhaal over preventieve activiteiten van de politie in het algemeen. Deze voorlichting heeft op andere scholen/in andere jongerencentra tot positieve resultaten geleid. (Zo mogelijk voorbeelden noemen.)

Indien u in principe tot medewerking bereid bent, zou ik graag op korte termijn de nadere invulling van de activiteiten met u bespreken.

Middenstands-/Winkeliersvereniging

De laatste jaren is het aantal fietsendiefstallen schrikbarend gestegen. Deze stijging tekent zich ook af bij het winkelcentrum (Enige cijfers ter illustratie.)

Het is mede in uw belang dat de klanten rustig kunnen winkelen zonder zich zorgen te moeten maken om hun fiets.

Derhalve zouden wij u willen verzoeken samen met vertegenwoordigers van politie en gemeente deel te nemen aan een vergadering over de mogelijkheid een bewaakte fietsenstalling op te zetten.

Ik verzoek u een en ander in uw vereniging te bespreken en mij mee te delen of u bereid bent aan deze vergadering deel te nemen.

Plaatselijke afdeling ENFB/Actiegroepen op het gebied van verkeer

Zoals u bekend zal zijn, worden fietsers steeds vaker het slachtoffer van fietsendiefstal, waarbij zich tevens het verschijnsel voordoet dat men in steeds mindere mate aangifte doet bij de politie.

Dit afnemen van de aangiftebereidheid houdt onder meer verband met het feit dat de politie maar weinig fietsen terugvindt.

Wij willen graag proberen verbetering in deze situatie te brengen en zullen daartoe de volgende maatregelen nemen:

(Volgt opsomming van maatregelen, bijvoorbeeld meer kijkdagen, betere registratie van gestolen fietsen, etc.)

Voor het verbeteren van de opsporing van gestolen fietsen is het evenwel ook noodzakelijk dat slachtoffers van fietsendiefstal aangifte doen en daarbij bruikbare informatie over hun fiets kunnen verschaffen.

(Volgt stukje over belang van invullen registratiekaart.)

Het is voor het slagen van onze activiteiten dan ook van groot belang dat fietsers zo gericht mogelijk worden voorgelicht over het gebruik van de fietsregistratiekaart en de andere maatregelen die worden genomen.

Aangezien uw bond/actiegroep de belangen van fietsers behartigt, willen wij u vragen of u bij deze voorlichting een actieve rol kunt spelen.

Indien u mee wilt werken, zou ik graag op korte termijn de invulling van de voorlichting met u willen bespreken.

Persbericht

Politie gaat fietsendiefstal aanpakken!!

In onze gemeente is het aantal diefstallen van fietsen de laatste jaren fors toegenomen.

- Enkele cijfers ter illustratie.
- Een verhaal van een slachtoffer dat voor de derde keer binnen een jaar zijn fiets is kwijtgeraakt.

Het komt bovendien maar weinig voor dat de politie gestolen fietsen weer terugvindt.

Deze situatie is de korpsleiding een doorn in het oog en men vond het de hoogste tijd de koe bij de horens te vatten.

Vanaf morgen zullen politiemensen vaker langs plaatsen rijden waar veel fietsen verdwijnen. Onder andere het „.....” en de „.....” zijn in de rijroute opgenomen. Men hoopt daardoor kwaadwillende lieden op andere gedachten te brengen.

Maar er wordt ook wat verwacht van de fietsbezitter (en wie is dat niet!):

De politie vindt het nodig dat u altijd aangifte doet als uw fiets wordt gestolen. Als u dat niet doet, is de kans erg klein dat uw fiets ooit weer terugkomt.

Het is ook belangrijk dat u bij aangifte uw fiets zo nauwkeurig mogelijk kan omschrijven. Dan kan de politie uw karretje makkelijk herkennen als het gestolen mocht zijn.

Om het u gemakkelijk te maken stelt de politie de zogenaamde fietsregistratiekaart ter beschikking, waarop u de kleur, het merk en het framenummer van uw fiets kunt noteren. Deze kaarten liggen op de politiebureaus, het „.....” en de „.....” op u te wachten.

Ga er een halen en help de politie een handje met het voorkomen van fietsendiefstal!!

Of:

Het is ook belangrijk dat de fiets wordt gemerkt met postcode en huisnummer van de bezitter. Wordt de fiets gestolen, dan is de kans groter dat de politie hem beter kan opsporen en terugbrengen bij de eigenaar. Daarom: kom op (datum) naar (plaats) om uw fiets te laten merken.