

Concept

NOTA FIETSENDIEFSTAL

Maart 1985

1985/9

INLEIDING

Fietsendiefstal is een van de vormen van kleine criminaliteit waar burgers regelmatig mee geconfronteerd worden. In 1983 bleek 6,4% van de Nederlandse bevolking ouder dan 15 jaar slachtoffer van fietsendiefstal te zijn geworden. Dat komt neer op zo'n 900.000 gestolen fietsen per jaar met een geschatte totale waarde van ruim 180 miljoen gulden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de roep om een betere aanpak van het probleem fietsendiefstal van diverse zijden te beluisteren valt.

Wil men tot een zinvolle aanpak komen is het van essentieel belang dat eerst een beeld van de achtergronden van de problematiek wordt verkregen. Pas dan kan worden aangegeven op welke wijze de belangrijkste oorzaken van fietsendiefstal bestreden kunnen worden.

Dit uitgangspunt weerspiegelt zich ook in de opbouw van de nota.

In het eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de achtergronden van fietsendiefstal. Daarbij komen gegevens aan de orde over omvang en ontwikkeling van fietsendiefstal, opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen, tijdstip en pleegplaats, de daders en slachtoffers van fietsendiefstallen en de preventieve maatregelen die door fietsbezitters worden genomen.

In het tweede hoofdstuk worden de uitgangspunten voor een geïntegreerd beleid inzake fietsendiefstal weergegeven. Daarbij is waar mogelijk aansluiting gezocht bij de aanbevelingen uit het interimrapport van de Commissie kleine criminaliteit (11).

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 aangegeven welke maatregelen binnen de geformuleerde beleidsuitgangspunten passen. Daarbij is een onderscheid gemaakt in maatregelen waarmee reeds ervaringen zijn opgedaan (lopende maatregelen) en nieuw uit te voeren maatregelen. Tevens wordt ten aanzien van de uitvoering van deze maatregelen een aantal aanbevelingen gedaan. Tenslotte is in hoofdstuk 4 aangegeven op welke wijze de uitvoering van het geschetste beleid gestalte zou kunnen krijgen. Er wordt voorgesteld om twee werkgroepen te formeren die op twee deelterreinen werkzaam zijn. Een werkgroep "Preventie" (sloten, stallingsvoorzieningen en toezicht) en een werkgroep "Opsporing" (registratie, opsporing, terugbezorging en helingbestrijding).

1.1 Het probleem in cijfers

Om een beeld te krijgen van de landelijke omvang en ontwikkeling van fietsendiefstal kunnen twee bronnen worden gebruikt: de politiestatistiek en de slachtofferenquêtes.

Politiestatistiek

De politiestatistiek is gebaseerd op het aantal fietsendiefstallen dat bij de politie wordt geregistreerd

Uit de grafieken 1 en 2 blijkt duidelijk dat het aantal fietsendiefstallen dat ter kennis van de politie komt, sneller stijgt dan het totale fietsbezit in Nederland.

Deze politiegegevens geven echter geen goed beeld van de totale omvang van het fietsendiefstalprobleem; een groot aantal mensen doet namelijk geen aangifte als hun fiets wordt gestolen (3).

Slachtoffergegevens

Om een beter beeld te krijgen van de werkelijke omvang van de criminaliteit houdt het CBS slachtoffer-enquêtes. Bij een representatieve steekproef van Nederlanders ouder dan 15 wordt nagegaan welk percentage het afgelopen jaar slachtoffer van bepaalde misdrijven is geworden. De ontwikkeling van het percentage slachtoffers van fietsendiefstal is weergegeven in grafiek 3 (5).

Ook de slachtofferpercentages vertonen een duidelijk stijgende lijn.

Bovendien kan uit deze percentages worden afgeleid dat het werkelijke aantal fietsendiefstallen veel groter is dan het aantal dat door de politie wordt geregistreerd (grafiek 1). Een slachtofferpercentage van 6,4% betekent namelijk dat er in 1983 ongeveer 900.000 fietsen zijn gestolen. Gemiddeld zo'n 100 fietsen per uur.

De gemiddelde waarde van de gestolen fietsen wordt geschat op f200,-. De totale jaarlijkse schade bedraagt dus ongeveer 180 miljoen.

1.2 Waar en wanneer worden fietsen gestolen

Geografische spreiding

In de eerste plaats kan op basis van de slachtoffer-enquêtes worden vastgesteld dat de kans om slachtoffer te worden van fietsendiefstal sterk samenhangt met gemeentegrootte: hoe groter de gemeente des te hoger het slachtofferpercentage.

Op grond van deze constatering is het ook logisch dat in de gebieden met veel grote steden (met name de Randstad) de fietsendiefstalproblematiek het grootst is.

Diefstalgevoelige plekken

Het is gebleken (3,13 en 14) dat de meeste fietsen worden gestolen op een van de volgende plekken:

- bij de woning
- rondom N.S.-stations en bushaltes
- in de buurt van winkelcentra
- bij scholen
- bij café's en andere uitgaansgelegenheden
- bij sportterreinen en zwembaden

Hierbij kan worden aangetekend dat "bij de woning" niet voor niets bovenaan staat: in 1977 werd bij 33% van de slachtoffers de fiets voor de eigen voordeur gestolen (3).

Voorts kan worden opgemerkt dat er niet alleen veel wordt gestolen op plekken waar het doorgaans rustig is, maar ook op plekken waar het meestal druk is (rond uitgaansgelegenheden). Dit duidt erop dat de mogelijkheid dat voorbijgangers langskomen geen reden hoeft te zijn om een fiets met rust te laten.

Deze conclusie wordt ook ondersteund door een onderzoek waarbij in een grote stad fietsendiefstallen in scène werden gezet (9). Hieruit bleek dat de meeste voorbijgangers niet reageren als ze een diefstal zien plegen (terwijl op de volgende hoek zelfs een politie-agent stond opgesteld).

Periode

In de maanden mei tot en met september worden volgens de politiestatistiek (8) de meeste fietsen gestolen. Dit is logisch want in deze maanden wordt ook het meeste gefietst.

1.3 Opsporen en terugbezorgen van gestolen fietsen

Het zal geen verbazing wekken dat slechts weinig slachtoffers hun gestolen fietsen ooit weerzien. De laatste jaren wordt 5 à 6% van de bij de politie ter kennis gekomen fietsendiefstallen opgelost. Het oplossen van een fietsendiefstal zal over het algemeen betekenen dat de fiets bij de rechtmatige eigenaar terugkomt.

Uit de slachtofferenquête van '77 (3) komt een iets minder somber beeld naar voren. Van de slachtoffers van fietsendiefstal geeft 13% te kennen dat zij hun fiets (al dan niet beschadigd) hebben teruggevonden. Dit aanzienlijke verschil met het oplossingspercentage van 5 à 6% duidt erop dat nogal wat mensen hun gestolen fiets zelf terugvinden. Waarschijnlijk zal dit vooral het geval zijn als de fiets gestolen is voor een enkel ritje (bijvoorbeeld naar het station).

1.4 Daders

De politiegegevens geven aan dat ongeveer 50% van de gepakte daders minderjarig is en dat ongeveer 95% tot het mannelijk geslacht behoort. Er mag echter niet uit het oog worden verloren dat slechts een klein deel van alle fietsendiefstallen worden opgehelderd. Het is dus onduidelijk in hoeverre bovenstaande gegevens representatief zijn voor alle fietsdieven.

Motieven

Op basis van een onderzoek van Vermeer (13) kunnen drie motieven voor fietsendiefstal worden onderscheiden:

1 Illegale verwerving van inkomsten

Hierbij kan verschil worden gemaakt tussen:

- Fietsdieven die alleen opereren. Hierbij kan met name worden gedacht aan heroïneverslaafden.
- Fietsdieven die in groepjes werken en daarbij vaak gebruik maken van vrachtwagens of busjes.

2 Wegnemen voor eigen gebruik

Hier kunnen we een verder onderscheid maken in:

- Daders die vinden dat ze in een "noodsituatie verkeren" en zich daar door middel van het stelen van een fiets "uitredden": de laatste bus missen, haast hebben, etc.
- Daders die stelen omdat ze zelf een of meerdere keren bestolen zijn.

3 Joyriding

Soms stelen jongeren uit balorigheid of om stoer te doen tegenover vrienden.

Over de mate waarin de verschillende motieven een rol spelen is niets bekend. Wellicht kan hierin enig inzicht worden verkregen door te kijken naar gegevens omtrent het soort fietsen dat wordt gestolen. Uit het onderzoek van Vermeer (13) blijkt dat 10% van de gestolen fietsen fonkelnieuw (0-3 maanden oud) en 15% tussen de drie maanden en de twee jaar oud zijn. Het is aannemelijk dat deze fietsen vooral met het oog op illegale verwerving van inkomsten worden weggenomen. De overgrote meerderheid (75 %) van de gestolen fietsen is ouder dan twee jaar en waarschijnlijk zullen hier ook de motieven 2 en 3 een belangrijke rol spelen.

Modus operandi

Naast de vragen door wie en waarom er fietsen worden gestolen, is de vraag hoe fietsen worden gestolen van groot belang. De meeste diefstallen vinden plaats op een van de volgende manieren (14):

- 1 Gewoon opstappen en wegfietsen, omdat de fiets niet op slot stond.
- 2 Het open trappen of open slaan van een simpel slot.
- 3 Forceren van een slot met eenvoudig gereedschap, zoals een schroevendraaier.
- 4 Doorknijpen van een slot met een stevig hulpmiddel, bijvoorbeeld een beton-ijzerschaar.
- 5 Het oppakken van de fiets en meevoeren met een draaghaak.
- 6 Oppakken en inladen in een (vracht)auto.

Het is niet duidelijk welke van deze methodes het meest in zwang zijn. We kunnen alleen vaststellen dat in ongeveer een kwart van de gevallen de uiterst simpele methode 1 wordt toegepast, aangezien 25% van de slachtoffers van fietsendiefstal te kennen geeft dat hun fiets niet op slot stond (3).

1.5 Slachtoffers

Uit de slachtofferenquête komt duidelijk naar voren dat het slachtofferpercentage onder jongeren verreweg het grootst is. Zo werd in 1983 15,3% van de jongeren van 15-19 en 14,1% van de jongeren van 20-24 het slachtoffer van fietsendiefstal, terwijl in de leeftijdscategorie 25-29 jaar 9,0% slachtoffer werd en in de overige categorieën het percentage niet boven de 5% uitkwam. (5)

Er zijn waarschijnlijk twee redenen aan te wijzen voor de hoge slachtofferkans van jongeren:

- Ze maken het meest gebruik van de fiets en zetten hun fiets regelmatig neer op diefstalgevoelige plekken (scholen, sportparken en uitgaansgelegenheden).
- Ze nemen over het algemeen minder preventieve maatregelen dan mensen die ouder zijn.

Tussen mannen en vrouwen blijkt weinig verschil in slachtofferkans te bestaan. In 1983 was het percentage voor mannen 6.6% en voor vrouwen 6.3% (5).

Aangiftebereidheid

Al enige jaren schommelt het percentage slachtoffers dat aangifte doet van fietsendiefstal rond de 60%. Daarbij is er nauwelijks verschil in het percentage mannen en vrouwen dat aangifte doet. Wel doen ouderen over het algemeen vaker aangifte dan jongeren. De aangiftebereidheid in de grote steden ligt iets lager dan in kleinere gemeenten.

De belangrijkste redenen om geen aangiften te doen zijn (1):

- | | |
|---|-----|
| - Heeft geen zin, haalt toch niets uit | 47% |
| - Niet de moeite waard, niet ernstig genoeg | 11% |
| - Framenummer van de fiets niet bekend | 7% |
| - Politie doet niets | 6% |
| - Fiets stond niet op slot | 5% |

Opvallend is het tamelijk hoge percentage slachtoffers dat van mening is dat aangifte geen zin heeft. In feite kunnen de slachtoffers die vinden dat de politie toch niets doet daar nog bij opgeteld worden.

Deze meningen zullen ongetwijfeld voor een belangrijk deel worden veroorzaakt door het feit dat de politie maar weinig fietsen terugbezorgt.

De belangrijkste redenen om wel aangifte te doen zijn (5):

- | | |
|-------------------------------------|-----|
| - Kans op terugkrijgen van de fiets | 77% |
| - Bewijs nodig voor de verzekering | 10% |
| - Kans op bestraffing van de daders | 4% |

Verzekering

Uit het onderzoek van Vermeer (13) blijkt dat 23% van de slachtoffers zijn fiets verzekerd had tegen diefstal. Het grootste deel van de verzekerden was tevreden over de snelle uitkering en de (volledige) vergoeding conform de polis.

Reactie van slachtoffers

De meeste mensen vinden het erg vervelend als hun fiets wordt gestolen. Vaak niet alleen vanwege de geleden schade, maar ook door het ongemak (tijdverlies) dat men heeft. Daarnaast speelt ook de gehechtheid aan de gestolen fiets een rol (13). De mening dat "de fiets maar al te gauw gestolen wordt" is een van de belangrijkste redenen die een intensiever fietsgebruik in de weg staan: zelfs belangrijker dan redenen die samenhangen met verkeersveiligheid! (7)

1.6 Preventieve maatregelen

Uit slachtofferenquêtes (8) blijkt dat 90% van de fietsbezitters zegt zijn fiets over het algemeen op slot te zetten. In Amsterdam zelfs 100%. Het percentage slachtoffers dat de fiets op slot zet ligt wel wat lager. Van de slachtoffers in 1980 had 16% de fiets niet op slot gezet, in Amsterdam 11%. Uit controles door de plaatselijke politie in een paar kleinere gemeenten bleek dat ruim 30% van de fietsen niet op slot stond. (14)

Uit het onderzoek van Vermeer (13) komt over het type sloten van ontvreemde fietsen het volgende beeld naar voren:

- 1% had geen slot
- 30% een ringslot
- 9% een ringslot in combinatie met iets anders
- 13% alleen een ketting of kabel
- 34% een ketting of kabel in combinatie met iets anders

Overigens moet hier niet uit het oog worden verloren dat deze gegevens betrekking hebben op een grote stad; in kleinere plaatsen zullen gestolen fietsen waarschijnlijk vaak in mindere mate beveiligd zijn. Tenslotte kan worden opgemerkt dat volgens een onderzoek van de Consumentengids (16) slechts weinig sloten van goede kwaliteit zijn.

1.7 Conclusies

De belangrijkste conclusies van dit hoofdstuk kunnen als volgt worden samengevat.

- Fietsendiefstal is een omvangrijk probleem, waarbij jongeren zowel als slachtoffer en als dader oververtegenwoordigd zijn.
- De problematiek is het grootst in (grote) steden. Daarbij spelen waarschijnlijk de volgende factoren een rol:
De (sociale) controle in steden is vaak nihil en er zijn veel diefstalgevoelige plekken (uitgaanscentra, sportvoorzieningen, etc.).
Er komen veel jongeren in grote steden en zo vormen de centra van grote steden een "verzamelplaats" van zowel daders als slachtoffers van fietsendiefstal.
- Van de opsporing van gestolen fietsen komt weinig terecht, slachtoffers van fietsendiefstal vinden het daarom zinloos aangifte te doen of in het politiedepot te gaan kijken. Zonder de medewerking van het publiek (aangifte doen, registratiekaart invullen) kan de politie echter niet veel doen. Van Dijk en Roëll (8) spreken hier van een vicieuze cirkel. Hier kan nog aan toe worden gevoegd dat sommige slachtoffers er toe over gaan dan maar zelf een fiets te stelen.
- Fietsbezitters laten preventieve maatregelen vaak achterwege, hetgeen ook blijkt uit het feit dat veel gestolen fietsen niet op slot stonden.

2 BELEIDSUITGANGSPUNTEN

In het interimrapport van de Commissie kleine criminaliteit (11) wordt ingegaan op de achtergronden van kleine criminaliteit en de mogelijkheden om de verschillende vormen van kleine criminaliteit te bestrijden. De Commissie komt ten aanzien van een samenhangend beleid ter bestrijding van de kleine criminaliteit onder meer tot de volgende aanbevelingen:

- De bestrijding van kleine criminaliteit is niet slechts een zaak voor politie en justitie, maar ook voor tal van instellingen en organisaties in andere maatschappelijke sectoren: welzijnswerk, onderwijs, bedrijfsleven, vervoer, etc.
Van eenzijdige uitbouw van techno-preventieve maatregelen en uitbreiding van repressieve activiteiten wordt weinig effect verwacht als niet tevens in veel sectoren van de maatschappij weer meer personeel met een (gedeeltelijk) toezichthoudende taak wordt aangesteld.
- De verdere invoering van de mogelijkheid tot transactie (boete) voor bepaalde lichtere misdrijven verdient aanbeveling.
- Een effectievere aanpak van heling is noodzakelijk, aangezien de "aanwezigheid van een laagdrempelig helingcircuit" wordt beschouwd als een component die het plegen van kleine criminaliteit in de hand werkt.

Allereerst wordt aangegeven in welke opzichten het voorgestelde beleid inzake fietsendiefstal aansluit bij deze aanbevelingen van de Commissie kleine criminaliteit.

Het beleid inzake fietsendiefstal

Bepaalde oorzaken van fietsendiefstal zijn gelegen in persoonlijke kenmerken van de dader (b.v. drugs- en alcoholgebruik). Deze oorzaken behoren tot andere aandachtsvelden en blijven in deze nota verder buiten beschouwing.

Analoog aan de aanbevelingen van de Commissie kleine criminaliteit wordt als uitgangspunt geformuleerd dat moet worden nagegaan welke bijdrage de verschillende overheden, particuliere instanties en individuele burgers kunnen leveren aan de bestrijding van fietsendiefstal.

Het beleid zal gericht dienen te worden op uitbouw van techno-preventieve maatregelen, terwijl tegelijkertijd moet worden gestreefd naar uitbreiding van bewaking en toezicht op plekken waar veel fietsen worden gestolen. Ter doorbreking van de in hoofdstuk 1 gesignaleerde vicieuze cirkel zal eveneens meer aandacht besteed moeten worden aan aangiftebehandeling, opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen. Als sluitstuk van het beleid dient de repressieve aanpak van fietsendiefstallen (efficiënt optreden politie en justitie, helingbestrijding) te verbeteren.

Conclusies voor het beleid

De uitwerking van het voorgaande leidt tot de volgende uitgangspunten voor het beleid gericht op de bestrijding van fietsendiefstal:

- 1 De bestrijding van fietsendiefstal is niet alleen een zaak van politie en justitie, maar evenzeer van andere overheidsinstanties, particuliere- en belangenorganisaties en individuele burgers. Een geïntegreerde aanpak van fietsendiefstal moet dan ook mede gestalte krijgen via overleg tussen de voor de bestrijding van fietsendiefstal relevante organisaties.
- 2 De aandacht voor bestolenen (aangifteprocedure, faciliteiten voor een vervangende fiets, opsporing en terugbezorging) zal verhoogd moeten worden om het vertrouwen van het publiek in de doeltreffendheid van het politie-optreden te vergroten.
- 3 Het aanbod van techno-preventieve middelen (sloten en stallingsvoorzieningen) dient te worden verbeterd.
- 4 Het preventief gedrag van het publiek (m.a.w. de individuele verantwoordelijkheid voor de fiets) dient te worden verbeterd.
- 5 Het strafrechtelijk optreden tegen fietsendiefstal en heling van gestolen van fietsen dient te worden verbeterd.

Als voor deze uitgangspunten wordt nagegaan wie bij de realisering daarvan een rol zou kunnen spelen ontstaat het volgende overzicht van aandachtsvelden.

- Rijksoverheid:
regelgeving, organisatie en coördinatie (toegankelijke registratiesystemen), onderzoek, voorlichting en financiële ondersteuning.
- Overige overheden:
prioriteiten bepaling (driehoeks-overleg), strategiebepaling (preventief of repressief), het registreren van gegevens.

- Particuliere organisaties:
voorlichting over en stimuleren van preventief
gedrag.
- Bedrijfsleven:
ontwikkelen van beveiligingsmiddelen, verbeteren van
service aan het publiek.
- Organisaties op buurtniveau:
initiatieven van bijvoorbeeld wijk- en
winkeliersverenigingen voor betere
stallingsvoorzieningen.
- Burgers:
preventiebewust gedrag bij aanschaf (registratie) en
stallen van fietsen.

3 INVENTARISATIE VAN MAATREGELLEN

3.1 Inleiding

Om de beleidsuitgangspunten nader inhoud te geven worden in dit hoofdstuk lopende en mogelijke nieuwe maatregelen ter bestrijding van fietsendiefstal opgesomd.

Bij deze inventarisatie is dankbaar gebruik gemaakt van aanbevelingen en suggesties neergelegd in diverse publikaties die recent over het onderwerp zijn verschenen, zoals het Interimrapport van de Commissie kleine criminaliteit, het nationale plan van de fietsersbond ENFB, voorstellen van D'66, PvdA, VVD, etc.

In de vorm van aanbevelingen (in de kantlijn gemerkt met een *) wordt aangegeven op welke wijze bestaande maatregelen verder kunnen worden uitgebreid c.q. hoe nieuwe maatregelen geëntameerd moeten worden. Daarbij is rekening gehouden met de rol die de verschillende overheden, particuliere- en belangenorganisaties en individuele burgers kunnen spelen.

Om de maatregelen zo overzichtelijk mogelijk te presenteren is de volgende onderverdeling gemaakt:

- Preventieve maatregelen bij aankoop van een fiets (3.2).
- Preventieve maatregelen tijdens het gebruik van een fiets (3.3).
- Maatregelen nadat een fiets gestolen is (3.4).

3.2 Preventieve maatregelen bij aankoop van een fiets

Sloten

De Stichting Diefstalpreventie Tweewielers, waarin de ANWB, de RAI en het Technisch Bureau ter Bevordering van Schadepreventie (TBBS) zijn vertegenwoordigd, heeft in samenwerking met het Landelijk Bureau Voorkoming Misdrijven (LBVM) en het Instituut voor Wegtransportmiddelen van het TNO eisen geformuleerd waaraan ringsloten en sluitpalsloten moeten voldoen. Voor de overige sloten (o.a. beugelsloten en kettingsloten) zijn ontwerpeisen gereed.

De sloten die aan de eisen voldoen (goedgekeurde sloten) zijn moeilijker te forceren dan sloten die niet aan deze eisen voldoen.

- * Bevorderd dient te worden dat fietsen bij verkoop van een goedgekeurd slot zijn voorzien.

Registratie van de fiets

Het is wenselijk dat fietsbezitters beschikken over kenmerkende gegevens van hun fiets. Als de fiets wordt gestolen kan het slachtoffer de politie informatie verschaffen die voor het opsporen van de fiets nuttig is.

Boven alles is het van belang dat de fiets voorzien is van een registratienummer. Er zijn twee type nummers die hiervoor in aanmerking komen: het framenummer en de postcode + huisnummer van de eigenaar van de fiets. Beide nummers zijn nuttig: hoe meer kenmerken des te meer aanknopingspunten voor de politie bij de opsporing van de fiets.

Het grote voordeel van de postcode + huisnummer is dat van een gestolen fiets die wordt gevonden zeer snel (via een omgekeerd postcodeboek) achterhaald kan worden waar de fiets thuishoort. Dit voordeel is van belang aangezien vele gestolen fietsen niet in de plaats van herkomst worden teruggevonden.

Aan de geopperde bezwaren tegen het merken van fietsen, te weten moeilijkheden bij het kopen van een gemerkte tweedehandsfiets en bij verhuizing wordt tegemoet gekomen door achter de aangebrachte postcode een sterretje, gevolgd door de nieuwe postcode en huisnummer te graveren.

Resteert de vraag of er een probleem ontstaat als de nieuwe eigenaar heeft verzuimd de fiets opnieuw te laten merken.

Als een dergelijke fiets door de politie wordt gevonden, zal de politie in haar aangifte-bestand zoeken naar een te benaderen aangever. Als dit niet lukt, kan zij via de oude postcode de vorige eigenaar benaderen. Deze zal vaak alsnog kunnen vertellen aan wie de fiets is verkocht. De fiets zal in principe niet worden terug gegeven als er geen aangifte is gedaan.

Met andere woorden, ook in het geval van een "oude" postcode zijn de mogelijkheden voor opsporing en terugbezorging groter dan zonder postcode en bestaat er geen kans dat de fiets "verkeerd terecht komt". Veel politiekorpsen hebben in 1983 en 1984 acties gehouden waarbij de bevolking de gelegenheid werd geboden de fiets te laten merken met postcode + huisnummer (15). Naar schatting van het Landelijk Bureau Voorkoming Misdrijven zijn thans $3\frac{1}{2}$ miljoen fietsen gemerkt met postcode + huisnummer.

Ook is in een aantal plaatsen met rijwielhandelaren overeen gekomen dat zij elke fiets die wordt verkocht zullen merken. Tevens kunnen fietsbezitters bij deze rijwielhandelaren terecht in geval van aankoop van een tweedehands fiets of verhuizing. De branche-organisaties van rijwielhandelaren stimuleren dit bij de aangesloten leden.

- * Het merken van fietsen door rijwielhandelaren dient bevorderd te worden.
Daarnaast zijn er nog andere manieren denkbaar om het aantal gemerkte fietsen zo groot mogelijk te maken. Hierbij kan gedacht worden aan het graveren van fietsen door exploitanten van fietsenstallingen, beheerders van zwembaden en sporthallen. Verzekeringen zouden het merken van fietsen kunnen adviseren aan hun klanten. De NS zou hetzelfde kunnen doen bij fietsen die voor verzending worden aangeboden.

Het merken van fietsen zal bovendien door de overheid worden gestimuleerd via een televisiespot (postbus 51), aandacht in het televisieprogramma "Opsporing verzocht" en advertenties.

Naast postcode + huisnummer kan zoals gezegd het framenummer een rol spelen bij de opsporing van gestolen fietsen. Ongeveer 70% van de fietsen is voorzien van een framenummer. Het blijkt echter dat met name geïmporteerde fietsen vaak geen framenummer hebben.

- * Er dient bij fietsfabrikanten en importeurs op aangedrongen te worden dat fietsen van een framenummer worden voorzien.

Het feit dat een fiets een framenummer heeft, is echter slechts een zijde van de medaille. De fietsbezitter moet het nummer ook nog kunnen reproduceren als zijn fiets wordt gestolen. Om het framenummer (en andere opvallende kenmerken) van de fiets schriftelijk vast te leggen, kan gebruik worden gemaakt van de fietsregistratiekaart. Deze kaart wordt door het Landelijk Bureau Voorkoming Misdrijven vervaardigd en via de plaatselijke politiekorpsen onder rijwielhandelaren en het publiek verspreid (b.v. in het kader van eerder genoemde merkacties).

Er kleeft echter een praktisch bezwaar aan de fietsregistratiekaart:

Veel mensen vergeten de kaart in te vullen of weten niet meer waar ze de ingevulde kaart hebben gelaten. Dit bezwaar wordt ten dele ondervangen als men de fiets heeft gemerkt, omdat iedereen zijn postcode kent.

Als de fiets niet is gemerkt en de eigenaar ook geen unieke kenmerken van zijn fiets weet, zou men moeten kunnen terugvallen op (geautomatiseerde) registraties die men speciaal met het oog op diefstalpreventie of uit andere hoofde heeft gevoed met kenmerken van de fiets.

Er zijn al initiatieven van particulieren en verzekeringsmaatschappijen om registratiegegevens tegen geringe kosten in een computer op te slaan. Bij vermissing van een fiets kan de eigenaar de gegevens, nodig voor de aangifte bij de politie, uit de computer opvragen.

3.3 Preventieve maatregelen tijdens het gebruik van een fiets.

Op slot zetten.

Veel fietsers zetten hun fiets liefst gratis en moeiteloos weg. Te vaak worden fietsen "eventjes geparkeerd" zonder dat men de fiets op slot zet. Uit enkele acties van de politie is gebleken dat hierin door middel van gerichte controles op het op slot staan van fietsen verbetering kan worden gebracht (14).

- * Het verdient aanbeveling acties te houden met als doel het preventief gedrag van burgers te bevorderen. Naast fietscontroles uitgevoerd door de plaatselijke politie is het gewenst dat overheden, bedrijfsleven en belangenorganisaties het publiek attenderen op het belang van het goed afsluiten van de fiets.

In een aantal situaties biedt een goedgekeurd slot niet genoeg beveiliging tegen diefstal. Als de fiets dan ook niet in een stalling kan worden gezet, is het raadzaam de fiets met een ketting- of kabelslot ergens aan vast te ketenen. Soms is echter een dergelijke handelwijze in de APV verboden.

- * Het verdient aanbeveling dat lokale overheden nagaan of er in de APV verordeningen zijn opgenomen die een optimale beveiliging van fietsen in bepaalde situaties onmogelijk maken. Vervolgens zouden deze verordeningen ongedaan kunnen worden gemaakt of moet op andere wijze (b.v. door middel van een stallingsvoorziening) de situatie verbeterd worden.

Stallingselementen.

Onder stallingselementen worden klemmen, rekken, slotpalen en kluizen begrepen. Deze stallingselementen worden gewoonlijk geplaatst met het doel de fietsen ordelijk te stallen en zijn over het algemeen niet ontworpen met het oog op diefstalpreventie. De laatste tijd wordt aan dit aspect echter wel meer aandacht besteed. Een ander aspect is dat van het (nu) nog grote ruimtebeslag dat stallingselementen soms innemen. In de Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoervoorzieningen (12), bestemd voor hen die zich bezighouden met verkeersvoorzieningen, is een hoofdstuk opgenomen waarin een systematisch overzicht wordt gegeven van de verschillende stallingselementen. Er bestaan geen keuringsnormen voor deze stallings-elementen. Het publiek gebruikt de elementen nog al eens op een verkeerde manier, omdat het gebruik moeilijk is. Bij sommige stallingselementen heeft men een hang- of kettingslot nodig om de fiets kwijt te kunnen. Ook staan de fietsen niet altijd even stevig in de klemmen of rekken. Dit leidt ertoe dat gemeenten, winkelcentra en stallingsexploitanten voortdurend experimenteren en het publiek steeds met andere elementen wordt geconfronteerd.

- * Daarom wordt aanbevolen om conform de opzet van de slotenkeuring door de Stichting Diefstalpreventie Tweewielers keuringseisen op te stellen voor stallingselementen. Hierbij zou ook aandacht moeten worden besteed aan de factor ruimtebeslag.

Bewaakte stallingen.

De beste beveiliging tegen diefstal bieden bewaakte stallingen. Hier doet zich het probleem voor dat veel fietsers er weinig geld voor over hebben om hun fiets te stallen en stallingen mede daardoor nauwelijks exploitabel zijn. Andere problemen met bewaakte stallingen zijn tijdverlies, een slechte bereikbaarheid, gebrek aan service, fietsen te dicht op elkaar, etc. Daardoor staan er soms meer fietsen buiten de bewaakte stalling dan erin. In verschillende steden (Zwolle, Rotterdam, Delft, Den Haag) is gebleken dat eenvoudige stallingen (zonder overkapping, alleen eenvoudige omheining en een kleine overdekte ruimte voor de bewakers) levensvatbaar zijn.

Dit soort stallingen is bijzonder geschikt voor winkelcentra, kleinere stations, recreatie- en sportcentra, etc. Het succes van deze stallingen is vaak te danken aan een goede samenwerking tussen initiatiefnemers, gemeente en politie.

- * Aanbevolen wordt een brochure uit te geven waarin de mogelijkheden voor het opzetten van dit soort stallingen wordt beschreven.

Stallingen bij arbeidsconcentraties en permanent publiektrekkende punten.

De stallingsvoorzieningen bij gebouwen waar veel mensen komen (kantoren, fabrieken, scholen, openbare gebouwen) krijgen vaak niet de aandacht die men in een land met zo'n hoge fietsdichtheid en een groot aantal fietsendiefstallen zou verwachten.

Daardoor zullen mensen in veel gevallen liever de auto nemen dan de fiets. Los van het diefstalprobleem vergroot dit het parkeerprobleem.

Daarom is het belangrijk dat architecten, directie en beheerders van gebouwen waar veel mensen komen oog hebben voor goede stallingsvoorzieningen voor de fietsers. Deze voorzieningen moeten gunstig gelegen zijn ten opzichte van de ontsluitingswegen buiten en ten opzichte van de ruimten in het gebouw (geen sinistere kelders en kale gangen). De aanwezige stallingselementen moeten goed bruikbaar zijn en beveiliging bieden tegen diefstal, terwijl de receptie hetzij rechtstreeks, hetzij via een monitor een oogje in het zeil moet kunnen houden.

Als neveneffect mag hiervan verwacht worden (evenals van de bevordering van carpooling) dat er minder parkeerruimte nodig is.

- * Aanbevolen wordt dat gemeenten in de bouwverordening eisen ten aanzien van stallingsvoorzieningen opnemen. Daarnaast moet worden nagegaan hoe ontwerpers met deze eisen rekening kunnen houden.

Stallingsautomaten

Ter beperking van de kosten van toezicht zal de stationsfietsenstalling van het nieuwe station Sliedrecht binnenkort (medio '85) worden voorzien van fietskluisen die ontgrendeld kunnen worden door middel van automaat. Na geldinworp krijgt de fietser eerst een kaart uit een automaat. Op de kaart staat het nummer van de kluis voor de fiets. Bij het weer ophalen van de fiets stelt de betaalautomaat aan de hand van de kaartinvoer vast of de stallingstijd niet

overschreden is. Als dit niet het geval is wordt de betreffende kluis automatisch ontgrendeld en kan de fiets worden meegenomen. Abonnementen op een kluis zijn ook mogelijk. Als dit systeem succes heeft, kan verdere toepassing worden gestimuleerd.

Stalling in of bij de woning.

In veel oude woonwijken is in de huizen geen ruimte voor het stallen van fietsen, behalve in daar niet voor bestemde trapportalen. (en zelfs daaruit worden fietsen gestolen). De vroeger veelvuldig voorkomende buurtstallingen worden steeds meer opgeheven omdat ze niet meer exploitabel zijn. Dit wordt mede veroorzaakt door de terugloop en vergrijzing van de bevolking. Bovendien vinden mensen de huur voor de fietsenstalling te hoog of de afstand te ver, etc. Soms krijgen fietsbezitters de sleutel van de toegang van de stalling om op die manier kosten van bewaking uit te sparen. Dat dit tot allerlei problemen (inbraak, vergeten deur op slot te doen, sleutelverlies) kan leiden, hoeft geen betoog.

- * Het verdient dan ook aanbeveling dat in renovatiegebieden en bij nieuwbouw rekening gehouden wordt met tegen diefstal beveiligde fietsbergruimten. Daarnaast zouden in buurten waar daaraan behoefte bestaat weer buurtstallingen opgericht moeten worden. Hierbij zijn verschillende vormen denkbaar:
 - stallingselementen die bescherming bieden tegen diefstal (eventueel met eenvoudige overkapping) voorzien van goede verlichting.
 - Een verzameling van individueel afsluitbare fietsbergingen (boxen, fietskluizen). Mogelijk is ook hier bewaking via een monitor te realiseren. Overleg tussen buurtbewoners, gemeente en politie moet leiden tot een afgewogen keuze.

Bevordering van het gebruik van stallingen en tegen diefstal beveiligde stallingselementen.

Naast het plaatsen van stallingselementen en creëren van stallingen dient ook het gebruik hiervan te worden bevorderd.

- * Het verdient aanbeveling dat lokale overheden het publiek voorlichten (via krant, buurtbladen, folders, etc.) over de mogelijkheden tot het gebruik van stallingselementen en stallingen. Tevens zal het in sommige gemeenten aanbeveling verdienen een "bewegwijzering" naar stallingsvoorzieningen aan te brengen.

Voorts moet worden opgemerkt dat het sluitings-tijdstip van stallingen soms aanleiding is om er geen gebruik van te maken.

- * Het verdient aanbeveling om de openingstijden van stallingen beter af te stemmen op het feitelijk gebruik.

Hiervoor zijn twee mogelijkheden;

- Sluitingstijden van stallingen in overleg tussen exploitant en gebruikers flexibel te maken.
- Het plaatsen van een aantal tegen fietsendiefstal beveiligde stallingselementen voor reizigers die verwachten na sluitingstijd van de stalling aan te komen.

Voor zover dit betrekking heeft op openbaar vervoer stallingen wordt door de werkgroep "Integratie Fiets en Openbaar Vervoer (motie Castricum) naar oplossingen gezocht.

- * In combinatie met de invoering van een beter "stallingsbeleid" is het zinvol om op diefstal-gevoelige plekken en tijden gerichte surveillances uit te voeren.

3.4 Maatregelen na diefstal van een fiets

Na diefstal van een fiets zouden in het "ideale geval" de volgende gebeurtenissen plaatsvinden:

- De bestolene doet aangifte bij de politie.
- De politie houdt zich bezig met de opsporing van de vermiste fiets.
- De gevonden fiets wordt terugbezorgd.
- De dader wordt opgespoord en vervolgd.

In hoofdstuk 1 is al duidelijk geworden dat er maar weinig ideale gevallen zijn. Er is immers sprake van een negatief werkende vicieuze cirkel: van de opsporing van gestolen fietsen komt weinig terecht, slachtoffers van fietsendiefstal vinden het daarom zinloos aangifte te doen of in het politiedepot te kijken. Cruciale vraag is natuurlijk hoe deze cirkel doorbroken kan worden. Dit kan als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De kwaliteit van aangiften moet worden verbeterd. In 3.2 is hier al uitgebreid op ingegaan. Tevens is van belang dat de politie aangiften op efficiënte wijze kan verwerken.
- Ten behoeve van opsporingsactiviteiten is het van belang dat de politie de beschikking krijgt over betere en snellere mogelijkheden om na te gaan of een fiets van diefstal afkomstig is.
- De politie moet meer aan helingbestrijding (kunnen) doen.
- Het moet voor de politie met het oog op terugbezorging van gestolen fietsen eenvoudiger worden om na te gaan waar een gestolen fiets vandaan komt. In samenhang hiermee is het noodzakelijk dat de politie (als een stukje serviceverlening naar het publiek) slachtoffers van fietsendiefstal meer mogelijkheden geeft om na te gaan of hun gestolen fiets door de politie is gevonden.
- Er moet door middel van onderzoek meer inzicht komen in de wijze waarop fietsendieven te werk gaan bij het stelen en doorverkopen van fietsen en de rol die helers hierbij spelen.
- De vervolging van fietsendieven is grotendeels afhankelijk van de randvoorwaarden die ten aanzien van het doen van aangifte en de opsporing van gestolen fietsen worden gesschapen.

Op de volgende pagina's zullen de zes genoemde voorwaarden verder worden uitgewerkt.

Aangifteverwerking en opsporing

Wanneer als gevolg van de eerder besproken maatregelen de aangiften vollediger (kunnen) worden opgenomen en dus meer informatie gaan bevatten over bijzondere kenmerken van de fiets (postcode + huisnummer, frame-nummer, merk, type, etc.) krijgt de politie in de toekomst betere controlemogelijkheden voor de opsporing van gestolen fietsen. Als bij deze controles gestolen fietsen in iemands bezit worden aangetroffen, nemen langs die weg tevens de mogelijkheden toe om daders en helers te achterhalen.

Van het grootste belang voor de doeltreffendheid van de controles is dat de controlerende politie-functionaris eenvoudig kan nagaan of een gecontroleerde fiets in of buiten de gemeente als gestolen is aangegeven. Met de groei van het aantal diefstallen zijn de huidige, vaak niet geautomatiseerde politie-registratiesystemen echter voor dit doel slecht hanteerbaar geworden.

In de politieregio Groningen wordt sedert 1984 een proef gehouden met een geautomatiseerd goederen-/aangiften-zoeksysteem. Naar het zich laat aanzien kan dit systeem model staan voor de overige 21 politie-regio's in het land. Dit regionale systeem kan ook interregionaal, dus uiteindelijk ook landelijk bevroagbaar worden gemaakt. De successievelijke verbreiding en invoering van dit regionale systeem zal gezien de daaraan verbonden financiële, personele en organisatorische consequenties vermoedelijk enige jaren vergen.

Van politiekorpsen kan niet worden verwacht dat zij vooruitlopend daarop zich al te ingrijpende inspanningen getroosten voor interim-oplossingen, te meer daar kleinschalige registraties maar gedeeltelijk effectief zijn.

Hier en daar zijn echter lokaal of regionaal -mede afhankelijk van reeds beschikbare mogelijkheden- geautomatiseerde fietsregistraties opgezet. Elders zijn de handmatige registraties verbeterd en worden gegevens over gestolen en gevonden fietsen intergemeentelijk uitgewisseld.

- * Het verdient aanbeveling dat politiekorpsen een efficiënte aangifteprocedure hanteren, die ruimte biedt voor een gestandaardiseerde beschrijving van de kenmerken bruikbaar voor opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen.
- * Het verdient aanbeveling dat politiekorpsen kenmerken van gestolen en aangetroffen fietsen in een eenvoudig te hanteren zoekregister opnemen en deze gegevens ook intergemeentelijk uitwisselen.

- * Het verdient aanbeveling dat de politiedepartementen en korpsbeheerders voldoende middelen vrijmaken voor een spoedige verbreiding van landelijk te raadplegen geautomatiseerde regionale goederen-/aangiftensystemen.

Voorts is het voor het scheppen van optimale voorwaarden voor opsporingsonderzoek van belang dat "aangevers" van fietsendiefstal de politie ook op de hoogte brengen als zij zelf hun fiets terugvinden. Het is dan ook zinvol dat de politie slachtoffers van fietsendiefstal hier op wijst.

Heling

De misdrijven heling en diefstal hangen nauw met elkaar samen. Diefstal wordt namelijk in vele gevallen vooral door heling aantrekkelijk gemaakt. Uit een oogpunt van diefstalpreventie in het algemeen is het aanpakken van heling dan ook een voorname eis. Het Wetboek van Strafrecht bevat enkele bepalingen die de bestrijding van heling op het oog hebben. Dat zijn de artikelen 416, 417, 437, 437 bis en 437 ter. Op grond van artikel 437, lid 1, moeten bepaalde personen, namelijk goudsmeden, rijwielhandelaren, uitdragers, tagrijnen, horlogemakers, opkopers en kashouders ("gruthokkers"):

1. een doorlopend register houden;
2. daarin onverwijld bepaalde aantekeningen stellen;
3. dat register op eerste aanvraag ter inzage vertonen aan het hoofd der plaatselijke politie of aan een door deze aangewezen ambtenaar.

De ervaring heeft geleerd dat deze voorschriften voor een effectieve helingbestrijding ontoereikend zijn. De gemeentelijke wetgever (de gemeenteraad) heeft echter de bevoegdheid nadere voorschriften te geven met betrekking tot het doorlopende register en ter voorkoming van gevaar voor begunstiging van misdrijven. Het is dan ook zinvol dat gemeenten zoveel mogelijk gebruik maken van de mogelijkheden tot het geven van nadere voorschriften ten aanzien van het doorlopende register dat door "gruthokkers" moet worden bijgehouden.

Omdat opsporing van gestolen goederen vaak een bovenlokale aangelegenheid is, verdient het aanbeveling dat deze gemeentelijke bepalingen zoveel mogelijk uniform zijn. De VNG heeft met het oog hierop een modelverordening uitgebracht.

De laatste jaren komt het in toenemende mate voor dat antiek, tweedehands fietsen e.d. worden verhandeld op zgn. rommel- en zwarte markten.

Het vermoeden bestaat dat gestolen (brom)fietsen en antiek in vele gevallen (door de goede verhandelbaarheid van deze zaken én door te weinig opsporing-activiteiten) via opkopers op de legale markt terechtkomen.

Door opkopers aan controle te onderwerpen kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de helingbestrijding en (via het verplichte opkopersregister) de opsporing van gestolen goederen worden vergemakkelijkt. Indien deze controles niet systematisch en regelmatig plaatsvinden, blijft er van de preventieve werking echter niet veel over.

De minister van Justitie heeft bij brief van 27 juni 1984 de Recherche Advies Commissie (RAC) verzocht hem in brede zin te adviseren over een doelmatige helingbestrijding.

De RAC heeft in haar vergadering van 5 juli 1984 besloten tot de instelling van een werkgroep helingbestrijding waaraan is opgedragen:

- zo uitvoerig mogelijk te adviseren over de meest doelmatige wijze waarop de helingbestrijding kan plaatsvinden.
- te onderzoeken in hoeverre het aanbeveling verdient om bepaalde artikelen van het Wetboek van Strafrecht, alsmede de respectievelijke gemeenteverordeningen te wijzigen of aan te vullen;
- te onderzoeken in hoeverre een (aanvullende) opleiding van bij de helingbestrijding betrokken functionarissen kan plaatsvinden.
- te bevorderen dat de opsporingspraktijk zoveel mogelijk wordt afgestemd op de eisen aan de bewijsvoering terzake heling (mede gelet op de jurisprudentie in dezen).

Dat een gerichte helingbestrijding succes kan hebben is aangetoond door de vorming van een speciaal team van twee rechercheurs in Arnhem die belast werden met het onderzoek van (brom)fietsendiefstallen. Regelmatige controle (5 maal per jaar) van de inkoopregisters bleek een absoluut vereiste. Er werden goede contacten met betrokken partijen opgebouwd.

Hierdoor kon een goed inzicht in de organisatie en werkwijze van een aantal jeugdbanden verkregen worden. Ook werden lijsten van gestolen fietsen in de gemeenten Arnhem, Renkum en Rheden samengesteld. Hierdoor kon de politie doelgerichte controles verrichten. Het aantal (brom)fietsendiefstallen nam sterk af (14).

- * Aanbevolen wordt op lokaal niveau bij de aanpak van fietsendiefstal vooruitlopend op de aanbevelingen van de werkgroep "Helingbestrijding" reeds thans meer aandacht te besteden aan helingbestrijding.

- * De gemeenten dienen zorg te dragen voor voldoende randvoorwaarden voor helingbestrijding in de APV. Dit mede aan de hand van de door de VNG uitgebrachte modelverordening.

Terugbezorging

Een andere achterliggende oorzaak van de vicieuze cirkel is het feit dat vele gevonden fietsen in de opslagplaatsen van politiekorpsen staan weg te kwijnen.

Ook met het oog op dit probleem kan het in ontwikkeling zijnde goederen-aangiftensysteem een verbetering betekenen.

Voorlopig is men echter nog aangewezen op de reeds gememoreerde (al dan niet geautomatiseerde) inter-gemeentelijke uitwisseling van gegevens van gestolen en gevonden fietsen.

Hierbij kan worden aangetekend dat de kans dat gemerkte fietsen worden terugbezorgd groter is dan bij niet gemerkte fietsen. De postcode + huisnummer biedt immers een extra mogelijkheid om (als er geen corresponderende aangifte wordt gevonden) te trachten het slachtoffer te achterhalen.

Uit de evaluaties van een aantal fietsmerkacties komt dan ook naar voren dat na verloop van tijd het percentage terugbezorgde fietsen (gepercenteerd op het totaal aantal gestolen fietsen) stijgt.

Ook het door politiekorpsen regionaal uitwisselen van lijsten met gestolen en gevonden fietsen blijkt succesvol te zijn. Een project in Dordrecht en een aantal omliggende gemeenten had eveneens als resultaat dat het aantal terugbezorgde fietsen steeg (14).

Naast het verbeteren van de mogelijkheden om de betreffende aangifte (c.q. slachtoffer) bij een gevonden fiets te zoeken is het van belang dat ook de slachtoffers betere zoekmogelijkheden worden geboden.

- * Het verdient aanbeveling dat de politie slachtoffers van fietsendiefstal betere mogelijkheden biedt om na te gaan of hun fiets is gevonden. Bijvoorbeeld door een uitbreiding van het aantal kijkdagen of door middel van het publiceren van lijsten met gevonden fietsen (zo mogelijk met de betreffende postcodes + huisnummers) in de plaatselijke of regionale pers.

Tenslotte moet worden ingegaan op een initiatief dat niet zo zeer de verbetering van de terugbezorging op het oog heeft, maar bedoeld is om de schade voor slachtoffers te compenseren.

Zo bestaat in Rheden voor inwoners die aangifte hebben gedaan maar hun fiets (nog) niet hebben teruggekregen de mogelijkheid om een door de politie gevonden fiets (die niet kan worden terugbezorgd) te kopen. Deze fiets wordt voorzien van een certificaat dat (als de oorspronkelijke eigenaar zich alsnog meldt) zowel de oude als de nieuwe eigenaar schadeloosstelling garandeert.

Bij acties als in Rheden snijdt het mes aan twee kanten. De politie blijft met minder fietsen zitten en tegelijkertijd worden slachtoffers van fietsendiefstal gemotiveerd om aangifte te doen.

Vervolging fietsendieven

De mogelijkheden voor de opsporing en vervolging van fietsendiefstal zijn vooralsnog bescheiden. Wanneer men bedenkt dat het aangiftepercentage rond de 60% ligt en dat de politie slechts 5 à 6% van de door haar geregistreerde fietsendiefstallen oplost, is de conclusie dat thans maar een fractie van het aantal fietsendiefstallen voor vervolging in aanmerking komt. Zo lang de politie uit meldingen en aangiften niet meer aanwijzingen over de vermoedelijke daders ontvangt, zal zij ook met extra-inspanningen, langs de weg van onderzoek volgend op een aangifte, nauwelijks meer daders kunnen opsporen.

In de gevallen die wel worden opgehelderd en bewezen, is uiteraard een spoedige afdoening door politie en justitie gewenst. Sedert de invoering van de Wet Vermogens- transacties in mei 1983, is het voor het Openbaar Ministerie mogelijk om bij misdrijven -zoals fietsen- diefstal- een transactievoorstel te doen. Als de verdachte betaalt voorkomt hij daarmee verdere vervolging.

Als het slachtoffer schade heeft geleden of zijn fiets helemaal niet meer te achterhalen is, kan aan het transactievoorstel de voorwaarde van schadevergoeding worden verbonden.

Onderzoek

Het is met name voor een goed politieel opsporings-beleid en een effectieve helingbestrijding van belang een goed beeld te hebben van de wijze waarop fietsen-dieven bij het stelen en doorverkopen te werk gaan en welke rol helers spelen in circuits van gestolen fietsen. Dit beeld ontbreekt.

- * Het verdient dan ook aanbeveling dat onderzoek wordt gedaan waarmee inzicht wordt verkregen in de werkwijzen van stellers en helers.

3.5 Samenvatting

In dit hoofdstuk zijn een groot aantal maatregelen de revue gepasseerd. Het onderstaande schema biedt een handzaam overzicht van de aanbevelingen.

SCHEMA VAN AANBEVELINGEN

Maatregelen (met daarachter het paginanummer waar de aanbeveling staat)

Preventie

Verkoop van fietsen met goedgekeurde sloten (15)

Merken van fietsen door rijwielhandelaren, stallings-exploitanten, etc. (16)

Fietsen moeten voorzien worden van een framenummer (16)

Het geven van voorlichting en adviezen gericht op het bevorderen van preventief gedrag (17)

Veranderen APV indien hier-in bepalingen zijn opgenomen die strijdig zijn met preventie van fietsendiefstal (17)

Opstellen van keuringseisen voor stallingselementen (18)

Uitgeven van brochure over het opzetten van bewaakte stallingen (19)

Opnemen van eisen t.a.v. stallingsvoorzieningen in bouwverordeningen (19)

Bij (ver)nieuwbouw rekening houden met ruimten om thuis fietsen te stallen (20)

Realiseren van buurtstallingen (20)

Voorlichting over gebruik van stallingsvoorzieningen en bewegwijzering naar stallingsvoorzieningen (20)

Openingstijden van stallingen afstemmen op feitelijk gebruik (21)

Uitvoeren van gerichte surveillance op diefstalgevoelige plekken (21)

Schema van aanbevelingen

Maatregelen

Opsporing en terugbezorging

Politiekorpsen dienen een efficiënte aangifteprocedure te hanteren met een gestandaardiseerde beschrijving van fietsen (23)

De invoering van een eenvoudig te hanteren zoekregister met kenmerkende gegevens van gestolen en gevonden fietsen (23)

Het vrijmaken van middelen voor een spoedige verbreiding van landelijk te raadplegen geautomatiseerde regionale goederen-/aangiftesystemen (24)

Vooruitlopend op de aanbevelingen van de werkgroep "helingbestrijding" dient reeds meer aandacht te worden besteed aan helingbestrijding (25)

Gemeenten dienen zorg te dragen voor randvoorwaarden voor helingbestrijding in de APV (26)

Slachtoffers van fietsdiefstal betere mogelijkheden bieden om na te gaan of de fiets is gevonden (26)

Het (laten) uitvoeren van onderzoek naar werkwijzen van stellers en helers (27)

4 UITVOERING VAN AANBEVOLEN MAATREGELEN

De commissie kleine criminaliteit kent in haar aanbevelingen 10 en 11 een belangrijke rol toe aan de ontwikkeling van geïntegreerde actieprogramma's ter bestrijding van de kleine criminaliteit door het lokale driehoeksoverleg (Burgemeester, Commissaris van Politie, Officier van Justitie):

10. Door de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten dient krachtig te worden bevorderd dat door het lokale driehoeksoverleg geïntegreerde actieprogramma's worden ontwikkeld ter bestrijding van de kleine criminaliteit die een evenwichtige combinatie zijn van bestuurlijke, politieke en justitiële maatregelen. Mede voor dit doel dient het driehoeksoverleg zo snel mogelijk een formele basis in de Politiewet te krijgen.
11. Door het bestuur van gemeenten waarin door de driehoek een geïntegreerd actieprogramma ter bestrijding van de kleine criminaliteit is vastgesteld, dient te worden gezorgd voor een optimale en tijdige uitvoering van de in het plan opgenomen bestuurlijke maatregelen door de desbetreffende gemeentelijke diensten. Vertegenwoordigers van deze diensten dienen daartoe in een zo vroeg mogelijk stadium betrokken te worden bij de opstelling van het programma.

Deze aanbevelingen zijn uiteraard mede van toepassing op het beleid inzake fietsendiefstal. Om een beleid inzake fietsendiefstal vorm te geven, wordt door de ENFB gepleit voor de oprichting van een landelijke werkgroep fietsendiefstal, waarin een groot aantal groeperingen is vertegenwoordigd. Vanuit deze werkgroep zouden initiatieven genomen dienen te worden, gericht op de plaatselijke overheden, de politie, het openbaar vervoer, het bedrijfsleven inclusief het verzekeringswezen en het publiek. De werkgroep zou de voorbereiding, de bewaking en de uitvoering van het landelijk plan moeten begeleiden en coördineren. Hoewel het probleem fietsendiefstal van landelijk belang is, lijkt een zeer brede landelijke aanpak niet erg efficiënt. Per aspect zal moeten worden gezien op welk niveau afstemming moet plaatsvinden.

Daarnaast zal de aanpak moeten worden ingepast in de prioriteitenstelling zoals deze op de diverse bestuurlijke niveaus geldt. Hierbij moet met name gedacht worden aan de inpassing in de prioriteitenstelling door het lokaal bevoegde gezag over de politie, die zijn beslag behoort te krijgen in het driehoeksoverleg.

Ook de omvang van een door de ENFB voorgestelde landelijke werkgroep is zo groot, dat een efficiënt functioneren moet worden betwijfeld.

Uit hoofdstuk 3 blijkt dat alle maatregelen ter bestrijding van fietsendiefstal te rangschikken zijn in twee categorieën:

- A. Preventie (sloten, stallingselementen en stallingsvormen).
- B. Opsporing (registratie, opsporing, helingbestrijding).

Daarom wordt gemeend de sturing en coördinatie van voorgestelde maatregelen in handen te leggen van 2 in te stellen overleggroepen. De globale taken en samenstelling van deze groepen worden hieronder toegelicht.

Instelling overleggroep Preventie.

De activiteiten op het gebied van preventie van fietsendiefstal zouden gecoördineerd kunnen worden door een overleggroep waarin in ieder geval zitting zouden kunnen hebben: vertegenwoordigers van Justitie, de organisatie Voorkoming Misdrijven, Verkeer en Waterstaat, de Stichting Diefstal- preventie Tweewielers, de ENFB, de VNG, en de NS.

De taken van de overleggroep Preventie kunnen voorlopig als volgt worden omschreven:

- bevorderen van goede stallingsvoorzieningen door aanpassen bouwverordeningen of APV, etc.;
- bevorderen van het formuleren van richtlijnen voor stallingen (ruimtelijke ordening aspect, openingstijden, technische en ergonomische inrichting);
- bevorderen van het opstellen van richtlijnen voor bewaakte stallingen door vrijwilligers;
- bevorderen typekeuring van stallingselementen;
- bevorderen gebruik goedgekeurde sloten, stallings-elementen en stallingen;
- bevorderen dat in verzekeringsvoorwaarden rekening wordt gehouden met getroffen preventieve maatregelen

Instelling overleggroep "Opsporing".

De activiteiten op het gebied van registratie, opsporing en helingbestrijding zouden gecoördineerd kunnen worden door een overleggroep waarin in ieder geval zitting zouden kunnen hebben: vertegenwoordigers van Binnenlandse Zaken en Justitie (directies politie), het Openbaar Ministerie, de politie en de VNG.

De taken van de overleggroep Opsporing kunnen voorlopig als volgt worden omschreven.

- stimuleren van geïntegreerde deel-actieprogramma's met betrekking tot fietsendiefstal op te stellen door het lokale driehoeksoverleg;
- bevorderen van een efficiëntere helingbestrijding door:
 - herziening APV, controle op registratie in- en verkoop, opsporing afstemmen op (lokale) analyse van fietsendiefstal en heling;
- verbeteren mogelijkheden tegemoetkoming in schade;
- bevorderen snelle afdoening van opgehelderde fietsendiefstallen;
- bevorderen van: registratie van fietsen, aangifte-bereidheid, opsporing met behulp van "merken", landelijke uniforme aangifte en registratie van gestolen en gevonden fietsen.

De overleggroepen zouden periodiek over de voortgang moeten rapporteren aan de betrokken ministers. Daartoe is ambtelijke ondersteuning voor het secretariaat van de overleggroepen noodzakelijk.

Literatuur fietsendiefstal

- 1) CBS/WODC, "Slachtoffers van misdrijven 1982", 1984
- 2) D'66, "(Eerst) mijn fiets terug", juni 1984
- 3) Dijk J.J.M. Van en Steinmetz C.N.D., "De WODC-slachtofferenquêtes 1974-1979", Ministerie van Justitie, 1979.
- 4) ENFB, "Hoe krijg ik mijn fiets terug?", 1984.
- 5) Maandstatistiek Politie, Justitie en Brandweer, 28ste jrg. nr. 9, september 1984.
- 6) Maandstatistiek Politie, Justitie en Brandweer 28ste jrg., nr. 4, april 1984.
- 7) Ministerie van Verkeer en Waterstaat, "Nota fietsverkeer", 1984.
- 8) Roell A. en Dijk J.J.M. van, Praktijkgerichte onderzoeken naar bestrijding fietsdiefstal, in Algemeen Politieblad, nr. 7, 1982
- 9) Roell A. "Interventiegedrag door omstanders: een veldexperiment", in: "Tijdschrift voor Criminaliteit" 1981.
- 10) Roell A. en Linckens P.J., "Goed gemerkt: een nieuwe manier van inbraakpreventie?", WODC, Min. van Justitie, 1984.
- 11) Commissie kleine criminaliteit, Interimrapport van de Commissie kleine criminaliteit, 1984.
- 12) Studiecentrum Verkeerstechniek, Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en vervoersvoorzieningen, 1984.
- 13) Vermeer C., "Diefstal Onderzocht", in: De vogelvrije fietser, ENFB, augustus/september 1981.
- 14) Werkmap Voorkoming Misdrijven, Hoofdstuk Fietsendiefstal, 1983.
- 15) Werkmap Voorkoming Misdrijven, Supplement Fietsendiefstal: "Merken van Fietsen", 1984.
- 16) Consumentengids oktober 1983, "Zelfs het beste fietsslot kan kapot".