

FIETSDIEFSTAL BESTUURLIJKE PREVENTIE

Een inventariserend onderzoek
naar een 20-tal gemeentelijke
projecten op het gebied van
fietsdiefstalpreventie.

Bureau Criminaliteitspreventie
Rosa Molenaar
met medewerking van
Paul van Soomeren
mei 1989

INHOUD

	Pagina:
1 INLEIDING	1
2 ONDERZOEKSMETHODE	2
2.1 Selectie van gemeenten	2
2.2 Het verzamelen van informatie	2
2.3 Operationalisatie van enkele begrippen	3
3 DE PROJECTEN	4
3.1 Algemene opmerkingen	4
- de maatregelen	
- de organisatie	
- de financiering	
- het effect	
3.2 Een aantal gemeenten apart belicht	13
- Weert	
- Tilburg	
- Enschede	
4 CONCLUSIES	18
4.1 Drie opmerkingen	18
4.2 Conclusies	19

BIJLAGE 1: 19 projecten

1 INLEIDING

Het lokale bestuurlijk preventiebeleid heeft op een aantal typen van crimineel gedrag betrekking. In dit onderzoek wordt de aanpak van fietsendiefstallen centraal gesteld.

In deze rapportage wordt verslag gedaan van een evaluatie-onderzoek naar gemeentelijke projecten die gericht zijn op het verminderen van fietsdiefstal. Met dit onderzoek hoopten we vooral de vraag te beantwoorden of er in de bestuurlijke organisatie van deze projecten kenmerkende of essentiële onderdelen zijn aan te wijzen, die het verloop van het project beïnvloeden.

Het onderzoek is te omschrijven met de trefwoorden snel, breed en niet te diepgaand. Waarschijnlijk is het woord inventarisatie hier dan ook meer van toepassing dan het begrip onderzoek. Doelgroep voor deze rapportage is in de eerste plaats de Stuurgroep Bestuurlijke Preventie van Criminaliteit. Dit naar aanleiding van hun verzoek om een inventarisatie van fietsdiefstalprojecten uit te voeren, waarmee de door de SBPC geëvalueerde projecten iets meer 'in perspectief' gezet kunnen worden.

De inventarisatie bestaat uit een beschrijving van een 20-tal gemeentelijke projecten, waarbij voor elk project wordt ingegaan op de volgende aspecten:

- de genomen maatregelen;
- de betrokken afdelingen, instellingen, organisaties en/of particulieren (organisatorische structuur);
- de financiering;
- het effect van de maatregelen.

Vervolgens zullen de projecten onderling worden vergeleken, en zal het verloop van de verschillende projecten in verband worden gebracht met de bestuurlijke organisatie van het project. Speciale aandacht wordt geschonken aan projecten die, vergeleken met de overige projecten, een opmerkelijk element bevatten met betrekking tot een of meerdere van de hierboven genoemde punten.

Het rapport wordt besloten met enige conclusies met betrekking tot bestuurlijke preventie bij fietsdiefstal.

2 ONDERZOEKSMETHODE

In dit hoofdstuk zal de door ons gehanteerde werkwijze worden toegelicht. We staan achtereenvolgens stil bij:

- de selectie van gemeenten (2.1)
- het verzamelen van informatie (2.2)
- de operationalisatie van enkele begrippen (2.3)

2.1 Selectie van gemeenten

Er zijn twee voorwaarden waaraan voldaan moest worden, wilden de gemeenten in aanmerking komen voor het onderzoek.

- In de eerste plaats moet er in de gemeente sprake zijn van een bestuurlijk preventiebeleid. In veel gemeenten is onderhand sprake van dergelijk beleid, al dan niet ondersteund met werk- en/of projectgroepen. Ons uitgangspunt is de aanwezigheid van een **coördinator** op het gebied van bestuurlijke preventie van kleine criminaliteit. Hiervoor werd de Gouden Coördinatoren gids geraadpleegd, die is samengesteld door de Stichting Netwerk Coördinatoren Bestuurlijke Preventie van Criminaliteit.
- Vervolgens moet er in de gemeente inderdaad sprake zijn van een preventie project op het gebied van fietsdiefstallen. Uit de reeds genoemde gids blijkt dat dit in zo'n 50 gemeenten het geval is.

Uit deze 50 gemeenten is vervolgens een a-selectie steekproef getrokken van 30 gemeenten.

In deze 30 gemeenten is het evaluatie-onderzoek gestart met een brede inventarisatie van de lokale projecten. In deze fase vielen er 11 gemeenten af om de volgende redenen:

- er was bij navraag toch geen sprake van een project, of het project was in een zo'n vroeg stadium dat het onbruikbaar was voor een evaluatie (5x);
- onbereikbaarheid/geen medewerkingsbereidheid van de coördinator (3x);
- de gevraagde informatie was niet (op korte termijn) voorhanden (3x).

Uiteindelijk zijn er van de 30 geselecteerde gemeenten 19 overgebleven, die aan het onderzoek hebben deelgenomen.

2.2 Inwinnen van informatie

De coördinator bestuurlijke preventie is ons aanspreekpunt geweest bij het inwinnen van informatie. De coördinator werd telefonisch benaderd met enkele vragen over het gemeentelijke fietsdiefstalproject (telefonische bliksemenquête). Een zestal gemeenten heeft, naast de mondelinge informatie, ook schriftelijke informatie toegestuurd. Het betrof hier actieplannen, beleidsvoorstellen en evaluatierapporten.

In een aantal gevallen was de coördinator slechts gedeeltelijk op de hoogte van het project. Gezien de korte tijdsperiode waarin één en ander moest gebeuren, zijn er daarom op verschillende plaatsen lacunes in de informatie.

Een uitzondering op de hier beschreven werkwijze vormt het inwinnen van informatie over het project in Enschede. Voor deze gemeente kon worden volstaan met een reeds door de gemeente opgesteld rapport.

Tot slot werd er een check-ronde gehouden. De gemeenten die aan het onderzoek meewerkten werd de conceptversie toegestuurd, en zij werden gevraagd om de gegevens op hun juistheid te toetsen. De opmerkingen zijn in deze uiteindelijke versie verwerkt.

2.3 Operationalisatie van enkele begrippen

In de inleiding van het rapport werd ingegaan op het doel van het onderzoek en op de aspecten die bij de inventarisatie van de projecten aan de orde komen. Daarbij werd een viertal punten genoemd die we nu nader zullen omschrijven.

- De genomen maatregelen

Bij elke gemeente is bekeken welke maatregelen zijn uitgevoerd. Van elke maatregel is een aantal bijzonderheden verzameld, onder meer lokatie, capaciteit, periode en dergelijke.

- De betrokkenen

Er is nagegaan wie de initiatiefnemer van het project is geweest en welke overige betrokkenen bij het project een rol hebben gespeeld. Daarbij is gelet op gemeentelijke diensten, organisaties, winkeliers, particulieren, stichtingen en dergelijke. Onze speciale aandacht ging uit naar het samenwerkingsverband en of zich hier knelpunten voordeden.

- Financiering en exploitatie

Bij elke project speelt de financiering een belangrijke rol. Per project is gekeken hoe hier een oplossing voor is gevonden. Is er gesubsidieerd, betaalt de gemeente zelf, betalen de gebruikers of een combinatie van deze drie?

- Het effect van de maatregelen

Het effect kan op een aantal manieren worden benaderd. Enerzijds kan hiermee bedoeld worden op hoe de aangeboden maatregelen door het publiek worden gebruikt, anderzijds kan men de effecten op de fietsdiefstal bekijken. Daarnaast kunnen er neveneffecten voorkomen, zoals het scheppen van werkgelegenheid. In het onderzoek wordt aan alle drie soorten van effecten aandacht besteed.

3 DE PROJECTEN

Voor elk gemeentelijk project is een standaardformulier ingevuld. Op dit formulier zijn de gegevens over de genomen maatregelen, de organisatie, eventuele knelpunten etc. opgenomen (bijlage 1). In dit hoofdstuk worden de gegevens op twee manieren onder de loep genomen.

Eerst worden in paragraaf 3.1 alle projecten op één grote hoop geschoven en wordt getracht een beschrijving te geven van fietsdiefstal projecten in het algemeen. De beschrijving heeft betrekking op vier elementen:

- de maatregelen;
- de organisatie;
- de exploitatie;
- het effect.

Voor elk aspect worden een aantal algemene opmerkingen gemaakt. Het betreft uitspraken over opvallende overeenkomsten, maar ook wordt aandacht geschonken aan zaken waar een algemene lijn lijkt te ontbreken en de projecten onderling juist afwijkingen vertonen.

Vervolgens worden in 3.2 de projecten weer van de grote stapel afgehaald en wordt een aantal projecten afzonderlijk beschreven. Van deze projecten wordt het gehele verloop geschetst. Zo wordt naast een algemeen beeld van fietsdiefstalpreventie, ook inzicht verkregen in een aantal projecten met elk hun eigen karakter.

3.1 Algemene opmerkingen

De maatregelen:

Er zijn een aantal typen maatregelen te onderscheiden, elk met een eigen doel.

Zo zijn er maatregelen die het de dief moeilijk maken (bewaakte stallingen, fietsklemmen), maatregelen die de opsporing van gestolen fietsen vergemakkelijken (graveren), maatregelen die de heling aanpakken (bijhouden politieregister) en ook maatregelen die de slachtoffers van fietsdiefstal tegemoet komen (verkoop).

Hoewel het onderzoek geen kwantitatieve opzet heeft, kan er wel een indicatie worden gegeven van welke maatregelen populair zijn en welke niet.

De zogenaamde graveerakties blijken in veel gevallen te zijn uitgevoerd. Overigens betreft het hier vaak akties die al enige jaren geleden plaatsvonden. De meeste van deze akties werden gekenmerkt door een adhoc aanpak en meestal bleef de aktie tot een éénmalig gebeuren beperkt. In een aantal gevallen heeft het graveren echter een meer permanent karakter gekregen. Of er is sprake van een periodiek (maandelijks, jaarlijks) terugkerende aktie (bijvoorbeeld in Ermelo, Boxtel), of de graveeraktie is gecombineerd met een permanente bewaakte stalling (bijvoorbeeld in Eindhoven). Hier kan tijdens openingsuren altijd van de graveermogelijkheid gebruik worden gemaakt.

De reden dat graveerakties populair zijn, is dat er met beperkte middelen (aanschaf graveerapparatuur) toch 'iets' wordt gedaan. Bij de gemeenten waar een dergelijke actie is gehouden is men er wel van doordrongen dat graveren zeer beperkt effect heeft op het aantal diefstallen en hooguit het opsporen vereenvoudigt. Onder het kopje 'effecten' komen we hier op terug.

Andere maatregelen komen ook frequent voor. De bewaakte stalling wordt in veel gemeenten opgestart of heeft de uitvoeringsfase al bereikt (Uden, Leiden, Veghel, Spijkenisse, Etten-Leur, Maassluis, Eindhoven, Breda, Utrecht, Dordrecht en Weert). Voor zo'n stalling komt er op organisatorisch vlak heel wat meer kijken. Reden om de stallingen te bespreken onder de kopjes 'organisatie', 'exploitatie' en 'effect'.

Ook tijdelijke akties komen we geregeld tegen. Naast de al genoemde graveerakties gaat het om tijdelijke bewaakte stallingen (Boxtel) om extra politiesurveillance (Dronten, Tilburg, Boxtmeer) of om uitgebreide informatiecampagnes (Dordrecht, Leiden en Tilburg). Bepaalde tijdstippen en bepaalde plaatsen waar zich grote fietsconcentraties voordoen kunnen aanleiding vormen om tot een dergelijke actie over te gaan. Voordeel van zo'n actie is dat alléén dan wanneer en waar het nodig is de maatregel wordt uitgevoerd. Voorbeelden van dergelijke aanleiding zijn het carnaval of vakantiedrukke.

Daarnaast zijn er ook maatregelen die slechts een enkele maal werden gerealiseerd. Het gaat hier om de aanpak van de illegale handel in gestolen fietsen (Enschede). Dit helingsproject zal in 3.2 aparte aandacht krijgen. Ook werd in een enkel geval gebruik gemaakt van video-observatie (Etten-Leur).

Tot slot, worden de maatregelen bij een meerderheid van de gemeenten gecombineerd toegepast. Daar deze grotere projecten vooral in organisatorische zin interessant zijn komen we ook hier in het vervolg op terug.

Conclusie maatregelen:

- diversiteit in genomen maatregelen;
- populair zijn graveerakties en stallingen;
- daarnaast worden de meeste projecten gekenmerkt door een combinatie van meerdere maatregelen.

De organisatie

Bij de organisatie van de projecten kunnen we de volgende fasen onderscheiden:

- het initiatief;
- de uitwerking/voorbereiding;
- de uitvoering.

Elke fase heeft andere **betrokkenen** en deze betrokkenen kunnen in de te onderscheiden fasen, verschillende **rollen** vervullen.

Als initiatiefnemer blijken een groot aantal personen, instellingen of organisaties te worden genoemd: het gemeentebestuur, ambtelijk overleg waaronder advies- en projectgroepen kleine criminaliteit, (rijks)politie, driehoeksoverleg en verschillende adhoc overlegstructuren. In de fase waarin het voorstel verder wordt voorbereid, uitgewerkt en uitgevoerd komen we naast de reeds genoemden ook anderen tegen: particuliere instellingen, bedrijven, sociale werkvoorzieningen, Nederlandse spoorwegen, scouts, etc. etc. Kortom de instellingen die betrokken zijn bij fietsdiefstalpreventieprojecten vertonen een grote diversiteit.

Een tweede punt wat opvalt is de inbreng van de (gemeente- of rijks)**politie**. In alle gevallen (één uitgezonderd) is de politie bij het project betrokken. De rol die de politie inneemt varieert van het nemen van initiatief en de voorbereiding tot de uitvoering (graveren, surveillance) en de effectmeting. Zo blijkt dat de bestuurlijke preventie - in ieder geval in de realiteit der fietsdiefstalprojecten - een zaak is van de gemeente en de politie.

Een volgende opmerking betreft de organisatie van het beheer, zoals dat bij bewaakte stallingen een item is. Het ronselen van bewakers gebeurt altijd in de sfeer van zogenaamde sociale werkvoorziening. **Organisaties op het gebied van kleinschalige en tijdelijke werkgelegenheid** spelen daarom in de meeste projecten waar stallingen worden gerealiseerd, een belangrijke rol in de voorbereiding en in de uitvoering. Er wordt aan werklozen een baan aangeboden met behoud van uitkering, soms in combinatie met de mogelijkheid het vak te leren. De ervaring die wordt opgedaan kan eventueel bij verdere sollicitaties van belang zijn. Daarnaast worden ook wel arbeidsongeschikte ouderen ingeschakeld. Bij deze groep vormt het toekomstperspectief natuurlijk een minder belangrijk aspect. In een enkel geval wordt er overwogen om rendabele stallingen te privatiseren. Op deze manier wordt echte werkgelegenheid geschapen.

Een vierde opmerking betreft de rol van het **gemeentelijke apparaat** in de fietsdiefstalprojecten. Deze rol kan zeer sterk uiteenlopen. Soms wordt er initiatief genomen maar in een ander geval is de rol heel anders en wordt juist het besluit genomen het project te stoppen of laat een bestuurlijke aankleding van een voorstel op aktie wachten. Boxmeer is een interessant voorbeeld. Hier werd op initiatief van de rijkspolitie extra gesurveilleerd om fietsdiefstal te beperken. Helaas stegen de auto-inbraken opzienbarend. Gezien de beperkte capaciteit van de rijkspolitie moest er een beslissing worden genomen over de prioriteit. In het driehoeksoverleg werd de aanzet gegeven om de aanpak van fietsdiefstal in de 'ijskast' te zetten ten gunste van de auto-inbraken. Pas in 1991 krijgt de fietsdiefstal weer prioriteit. Uit dit voorbeeld blijkt dat de aanpak van fietsdiefstal niet sowieso leen gebaat is bij de bestuurlijke preventie.

Een ander interessant voorbeeld over een minder voor de hand liggende rol van de gemeentelijke rol in de preventieprojecten, is Leeuwarden. In Leeuwarden staat men nog aan het begin van het project en wordt één en ander voorbereid. Er is inmiddels een onderzoek gedaan waaruit blijkt dat fietsdiefstal wel een probleem is, maar actie laat op zich wachten. De aanpak van fietsdiefstal vormt onderdeel van het algemene kleine criminaliteitsbeleid. Er is een beleidsplan opgesteld waarin de fietsdiefstal een plaats krijgt naast andere preventieprojecten. In dit beleidsplan krijgt fietsdiefstal de status van 'aandachtspunt' voor het op te zetten bestuurlijke preventiebeleid. Met andere woorden, een goede en integrale voorbereiding van de bestrijding van criminaliteit die het bestuurlijk preventiebeleid met zich meebrengt impliceert een vermindering van de kans dat snel wordt ingegrepen. Aan de andere kant is er ook een voorbeeld van een gemeente waarbij fietsdiefstal op een eenvoudige wijze werd meegenomen bij een bestuurlijk preventieproject tegen inbraak. In Hoogeloon werd een merkactie van kostbare goederen gehouden. In dit kader vond een graveeractie plaats. Hier werd fietsdiefstal aangepakt zonder dat er sprake was van een voorbereid plan specifiek op fietsdiefstal toegesneden.

Een laatste opmerking over de betrokkenen in de organisatie betreft de rol van **particuliere instellingen**. Hun inbreng is in de door ons onderzochte projecten vijfmaal genoemd: in Eindhoven een (geprivatiseerd) zwembad, in Maassluis, Tilburg en Etten-Leur een winkelcentrum en tot slot, in Enschede een groot aantal rijwielhandelaren.

In Eindhoven speelde het particuliere ondernemerschap een belangrijke rol. Vanuit ambtelijke hoek werd een algemeen initiatief genomen om iets aan kleine criminaliteit te doen. Verschillende bedrijven werden uitgenodigd hier suggesties over in te dienen. In samenwerking met belangstellenden werd er een totaalplan opgesteld. Het zwembad reageerde met een voorstel de bestaande stalling bij het zwembad te verbeteren door het aanstellen van een bewaker. Ook zou er bij de stalling de mogelijkheid tot graven worden geschapen. Voor de rest is het project eigenlijk een particuliere aangelegenheid geweest. Zowel de verdere uitwerking, het financieren en het beheer ligt in handen van de directie van het zwembad.

In de gemeenten Maassluis, Tilburg en Etten-Leur werden winkelcentra genoemd. Bij Maassluis is het project nog in de voorbereidende fase maar de rol van het winkelcentrum, of eigenlijk de eigenaar ervan, is groot. Op het programma staan een stalling en een aantal klemmen - beide maatregelen zullen door het winkelcentrum worden gefinancierd.

In Etten-Leur hebben we te maken met een beperktere rol van een winkeliersvereniging. Zij verlenen hun medewerking aan het bekendheid geven van de maatregelen door het opnemen van een berichtje in hun gezamenlijke reclameblaadje. In Tilburg beperkt de rol van de winkelcentra zich tot het ter beschikking stellen van ruimte om te graven.

Tot slot was in Enschede sprake van de inschakeling van rijwielhandelaren. In tegenstelling tot de meeste projecten werden hier rijwielhandelaren en niet de politie, ingezet bij de uitvoering van een graveeractie. In 3.2 wordt het project in Enschede uitgebreider beschreven.

Conclusie organisatie:

Ook bij dit aspect van de projecten is net als bij de genomen maatregelen, sprake van een grote diversiteit. Deze diversiteit betreft zowel de betrokken instanties als de rol die zij innemen.

Budget, financiering en exploitatie

Al een aantal malen is de financiering en passant ter sprake gekomen. Nu zullen we hier wat dieper op ingaan. Vooraf moet echter gezegd worden dat in het onderzoek de exploitatieproblematiek enigszins in de verdrukking is gekomen. De informatie hierover was niet altijd (snel) voorhanden.

Het is duidelijk dat zowel de genomen maatregelen als de betrokken instellingen de grootte van het budget én de wijze van financieren beïnvloeden.

Over de **grootte van het budget** de eerste opmerking. In de verschillende onderzochte gemeenten blijkt het budget nog al uiteen te lopen. Zo zijn er projecten waar er niet of nauwelijks sprake was van extra kosten (bijvoorbeeld merkactie Hoogeloon, graveeractie Ermelo, surveillance Dronten en Boxmeer). Het mag duidelijk zijn dat de genomen maatregelen hier beperkt zijn en eenvoudig inpasbaar in de reeds bestaande activiteiten.

Andere projecten geven een heel ander beeld te zien: drie stallingen in Spijkenisse kostte de gemeente f 180.000,-, de gemeente Leiden hoest f 123.000,- op. Bij deze bedragen zal de gemeente hoge prioriteit stellen aan de fietsdiefstalpreventie en zal, waarschijnlijk ook de problematiek van fietsdiefstal groot zijn. Omvang van de problematiek en (vooral) politieke wil bepalen voor het belangrijkste deel de omvang van het budget.

Daarnaast is de **wijze van financiering** interessant. Hoewel er rijkssubsidie beschikbaar is geweest, zijn de onderzochte projecten (met één uitzondering) geen van allen door rijkssubsidie gefinancierd. In de gevallen dat er sprake was van 'extra kosten' is naar een oplossing gezocht. We komen een aantal financiers tegen.

In de eerste plaats de **gemeente**. De rol van de gemeente kan verschillen. In de hierboven genoemde gevallen heeft de gemeente de kosten van zowel het opstarten van het project als het beheer op zich genomen. Een ander geval is wanneer de gemeente slechts als voor-financier optreedt (Etten-Leur). De stalling wordt welliswaar door de gemeente betaald, maar dit wordt in een later stadium uit de opbrengst terugbetaald.

Zo komen we bij een andere geld-bron, de **gebruiker**. Er zijn bij de verschillende maatregelen bepaalde inkomsten.

Voor stallingen wordt in de meeste gevallen een vergoeding gevraagd, variërend van een kwartje tot vijftig cent per dag. Weert heeft in dit verband een leuke oplossing gevonden. Er van uitgaand dat de klant moet wennen aan een eigen bijdrage (die misschien een drempel vormt voor het gebruik) is er de eerste periode geen vergoeding gevraagd voor de stalling. Toen de fietser eenmaal gewend was aan de mogelijkheid is er wel een bijdrage gevraagd, zonder dat dit effect had op het gebruik.

Een andere inkomst, direkt via de burger, is meebetalen aan graveerkosten (onder andere Hoogeloon, Enschede en Eindhoven). Een derde voorbeeld komt uit Spijkenisse. Hier worden de fietskluizen (min of meer direct) door de burger betaald. De politie verkoopt gevonden en opgespoorde fietsen en uit die opbrengst hiervan worden fietsklemmen gefinancierd. In Etten-Leur speelt de **politie** ook een rol in de financiering. In deze gemeente wordt de video-installatie door de politie betaald.

Ook zijn er gemeenten waar de **Nederlandse Spoorwegen**, naar aanleiding van bestuurlijk preventie overleg, geld in stallingen en kluizen investeert (Maassluis, Boxtel en Utrecht). Naast gemeente, burger, politie en spoorwegen zijn er tot slot in een aantal projecten ook **particuliere ondernemers** bij het kostenplaatje betrokken. Het gaat in deze gevallen om winkelcentra (Utrecht en Maassluis) en een zwembad (Eindhoven). In deze drie gevallen is er altijd wel sprake geweest van een gemeentelijk initiatief.

De **exploitatie** van de projecten, is een verhaal apart. Een aantal gemeenten is er in geslaagd om het fietsdiefstalpreventieproject rendabel te maken. Er is op één of andere manier een gunstig evenwicht gevonden tussen onkosten en inkomsten. Voor een aantal projecten is het (zeer) laag houden van de kosten reden voor dit evenwicht. Dit geldt voor minder ingrijpende maatregelen, maar ook het beheren van stallingen door werklozen met behoud van uitkering valt hieronder. Toch zijn er ook projecten waarbij de kosten hoog zijn maar de inkomsten daar tegen op wegen. In dat geval wordt financiering niet een kwestie van 'geld er voor over hebben', maar geld krijgen, of met andere woorden de motivatie van de gebruiker en zijn bereidheid te betalen te verhogen (Etten-Leur en Weert). Exploitatie is ook afhankelijk van marketing en het resultaat daarvan, namelijk de mate van het gebruik c.q. de vraag. Onder het volgende kopje waar het **effect** wordt besproken, staat onder andere deze kwestie centraal.

Conclusie: budget, financiering en exploitatie

Hoewel er weinig bekend was over de financiering en het budget blijkt uit de beschikbare gegevens dat zowel de hoogte van het budget als de wijze van financiering sterk variëren. Voor wat betreft de exploitatie moeten we ons beperken tot de conclusie dat de inkomsten een centrale rol spelen en, daarmee, de marketing van de projectvoorbereiders in het vizier komt.

Het effect

In hoofdstuk 2 werd 'het effect' op twee manieren gedefinieerd. Enerzijds kan onder het effect verstaan worden in hoeverre de maatregel bij het publiek aanslaat, anderzijds is een nastrevenswaardig effect bij fietsdiefstalpreventie het verminderen van het aantal gestolen fietsen. We moeten ons hier tot die projecten beperken die al in de uitvoerende fase zijn beland. We beginnen met het tweede punt: het aantal fietsdiefstallen.

In elke gemeente wordt door de politie de fietsdiefstal-aangiften geregistreerd en dat is natuurlijk ook bij de door ons onderzochte gemeenten het geval. Het is echter niet zo dat deze cijfers altijd doorgespeeld worden naar gemeentebestuur om de effectiviteit van het gevoerde beleid te meten. De reden die daarvoor wordt aangedragen is dat de ontwikkeling in de tijd van het aantal aangiften soms heel moeilijk te verklaren is. Er is op grond van de aangiftecijfers nauwelijks na te gaan welk effect het beleid heeft gehad het betreft hier een algemeen probleem met effectevaluaties.

Ook de gemeenten die de cijfers wel verzamelen en min of meer officieel een effectmeting houden, zijn zich van de evaluatieproblematiek bewust. Toch is het mogelijk om in een enkel geval enige conclusies te trekken.

In de gemeente Ermelo bijvoorbeeld, waar periodieke graveeracties plaatsvinden, kan men een positief effect benoemen. Het betreft hier welliswaar niet een afname in de diefstal van fietsen, maar wel een duidelijk verhogen van het percentage opgespoorde fietsen en de terugbezorging*.

In Etten-Leur, waar een stalling werd gerealiseerd, kon men in eerste instantie een daling van het aantal fietsdiefstallen op de betreffende lokatie waarnemen. Later is deze daling echter weer in een stijging omgeslagen.

Ook in Boxtel, waar het om een stalling tijdens de carnaval ging, werd in die periode vergeleken met dezelfde periode in voorgaande jaren een beduidend kleiner aantal aangiftes gedaan.

In Tilburg leidden de inspanningen (zie 3.2) eveneens tot een daling van het aantal geregistreerde fietsdiefstallen tijdens de projectperiode, terwijl de aangiftebereidheid hoogstwaarschijnlijk door het project is toegenomen. Tijdens de graveeracties werden ongeveer 50.000 fietsen voorzien van postcode en huisnummer. Daarmee kwam het aantal gegraveerde fietsen op ruim de helft van het fietsenbestand.

Tenslotte wordt in Weert een effectevaluatie bijgehouden. Voor de gehele gemeente is er sinds de projectstart een daling van 12% waargenomen. In het centrum, waar de maatregelen werden uitgevoerd, is de daling 9%.

Vijf voorbeelden waar enige hoopvolle geluiden zijn te horen. Maar geen voorbeelden waar negatieve uitkomsten uit een effectevaluatie rollen.

Het feit dat effectevaluatie in het algemeen problemen kent, en men in de onderzochte gemeenten weinig waarde toekent aan degelijk evaluatiewerk, brengt ons tot de conclusie dat het effect van de projecten op fietsdiefstal eigenlijk vooralsnog een minder goede indikator is om een project op zijn waarde te schatten.

Het tweede type van effect, het gebruik van de maatregel door fietsers, lijkt dan misschien een betere maatstaf. Het gaat dan bij stallingen om het aantal geparkeerde fietsen, bij graveeracties om aantal gegraveerde fietsen etc. Maar andere maatregelen zoals bijvoorbeeld info-campagnes en extra surveillance kunnen natuurlijk moeilijker op hun 'gebruik' worden geschat.

*= Deze - en andere - effecten van graveeracties zijn in andere publikaties uitgebreid gedocumenteerd en verklaard. Zie hiervoor de diverse artikelen en publikaties/evaluaties van (LB)VM functionarissen.

Een eerste opmerking die het gebruik betreft, heeft betrekking op de **fietsklemmen** die in 5 gemeenten al werden gerealiseerd en op hun effect bekeken. Uit het onderzoek komt naar voren dat deze mogelijkheid door het publiek niet of nauwelijks gewaardeerd wordt. Vier gemeenten waar de klemmen al zijn doorgevoerd spreken zich negatief uit.

Het geluid dat te horen is, is dat de klemmen en kluizen niet gebruikt worden, ondanks voorlichtingsacties (Spijkenisse, Etten-Leur). Men vreest dat het publiek wordt afgeschrikt omdat de werking niet bekend is.

Op zich is dit een teleurstellend resultaat: een relatief eenvoudig en goedkoop middel strandt op onbekendheid. Misschien zou deze onbekendheid door middel van een landelijke actie doorbroken moeten worden.

Als de fietsklemmen echter wel worden gebruikt (Uden, Weert) steekt er ook een probleem de kop op. In deze gemeenten worden de klemmen gezien als een drempel voor andere maatregelen zoals een stalling. De klemmen kosten de gebruiker niets en vormen daarom een concurrentie voor de stalling die (vaak) wel kosten meebrengt voor de gebruiker. Dit kan een probleem vormen als de vraag beperkt is. Het wegvallen van een gedeelte van de vraag kan voor een stalling net het verschil vormen tussen wel en niet rendabel zijn.

In Weert ligt het voorstel er om de eerder geplaatste klemmen maar weer te verwijderen. Daarmee hoopt men de stalling rendabel te maken. In Uden is een stalling nog niet gerealiseerd maar worden, mede door de klemmen, problemen verwacht.

Een positief geluid wordt in Breda gehoord: de fietsklemmen zijn na uitgebreide voorlichtingscampagnes aangeslagen bij het publiek. Toch wordt geconstateerd dat de klemmen 'nog heel vaak foutief' worden gebruikt. In Breda werd ook het 'effect' gemeten aan de hand van aangiftecijfers. Op die locaties waar de klemmen waren neergezet was het aantal aangiften gelijk gebleven of licht gestegen. Dit i.t.t. de aangiften voor de gehele gemeenten die met 45% waren toegenomen.

Het gebruik van de **stallingen** geeft een positiever beeld voor meerdere projecten, hoewel ook dit niet altijd even soepel verloopt.

Het gebruik van stallingen is welliswaar afhankelijk van de vraag, maar op deze vraag moet ook op een juiste manier worden ingespeeld. In de vorige subparagraaf werd al gesproken over marketing. Onder marketing kunnen we al die activiteiten samenvatten die gericht zijn op het gedrag van fietsen: route-onderzoek en lokatie-onderzoek zijn voorbeelden. Maar onder marketing moet ook worden verstaan het beïnvloeden van het gedrag - dus bekendheid geven aan de stalling door middel van persberichten etc. Tesaamen omschrijft men dit geheel wel met de term 'marketing mix': het (gegeven de vastgestelde doelen/doelgroepen) doen van een goed aanbod, tegen een goede prijs, op de goede plaats, tijd en manier en met de goede voorlichting*.

*= Zie voor meer informatie hierover bijvoorbeeld het hoofdstuk Marketing in de Werkmap VM (deel 1, algemene hoofdstukken).

De aanpak in Weert, waar men in de proefperiode geen vergoeding vroeg voor het plaatsen van een fiets, is in dit geval opnieuw een voorbeeld. Hier is de stalling, ook na de proef, een succes gebleven. Uit het voorbeeld van Weert blijkt dat er wel degelijk een vraag was naar een fietsaccomodatie en tegelijkertijd zijn opstartproblemen uit de weg gegaan door in het begin de drempel te verlagen.

Een ander voorbeeld is de enkele jaren geleden opgerichte bewaakte fietsenstalling in het centrum van Tilburg. Deze is inmiddels volledig self-supporting geworden en is in beheer bij de stichting Bewaakte Fietsenstalling.

Dat een verlaging van de drempel in het begin niet altijd nodig is blijkt uit de ervaring van andere gemeenten. In Veghel, Spijkenisse, Etten-Leur, Eindhoven, Breda en Utrecht zijn ook bewaakte stallingen gerealiseerd, zonder bovenbeschreven hulpmaatregelen.

Aan de andere kant zijn er ook voorbeelden voor gemeenten waar de stalling niet aansloeg, of waar het bestuur problemen voorziet.

In Breda ging een stalling ter ziele. In de gemeente waren twee stallingen die veel werd gebruikt, maar een derde niet. Probleem was de lokatie.

De eerste stalling was te klein voor de bestaande vraag, maar er was geen ruimte voor uitbreiding. Een tweede stalling, op een andere plaats bood geen uitkomst. De derde stalling is ontstaan uit particulier initiatief en wordt particulier geëxploiteerd.

Ook de gemeente Utrecht kent, naast een aantal successen, een mislukte stalling. Op het Kanaleneiland was een kleine stalling (50 fietsen) gerealiseerd. Er bleek naderhand geen vraag te zijn; de stalling werd niet gebruikt. De vrijgekomen materialen zijn kort nadien gebruikt voor het realiseren van een tijdelijke stalling bij het zwembad Den Hommel. Daar vond betrekkelijk veel fietsdiefstal plaats.

Vorige zomer (1988) werd er voor het eerst proefgedraaid. Het succes was groot en dus wordt de proef herhaald.

In het laatste voorbeeld is een 'mislukt project' omgebogen tot een wel geslaagd project, waarbij de vraag op een bepaalde lokatie het type maatregel bepaalt.

Tot slot, een korte opmerking over de andere maatregelen zoals **graveerakties** en **voorlichtingsactie**.

In die gemeenten waar graveerakties werden/worden gehouden spreekt men zich over het algemeen positief uit over de belangstelling. Er worden aantallen van fietsen genoemd die gegraveerd zijn. In Enschede is een uitgebreid evaluatie-onderzoek aan de graveeractie gekoppeld. Hier kwam een aantal redenen boven waarom mensen hun (nieuwe) fiets **niet** wilden laten graveren. De twee belangrijkste redenen om niet te graveren zijn het beschadigen van de fiets en problemen bij verhuizing. Daarnaast is men niet overtuigd van het nut. (N.B. voor meer en bredere graveerproject kennis verwijzen we wederom naar de VM organisatie).

Conclusie:

In deze subparagraaf zijn de effecten van de projecten bekeken. Vooral het gebruik van de aangeboden preventieve middelen is daarbij naar voren gekomen, terwijl het effect op fietsdiefstal nauwelijks is genoemd. Reden van dit laatste is dat dergelijke effectmeting nauwelijks goed kan worden uitgevoerd.

Bij het gebruik was opvallend dat bij bewaakte stallingen soms een aanlooperperiode overbrugd moet worden om de fietsers aan de stalling te laten wennen. Soms echter blijkt dat er ten opzichte van de vraag een permanente stalling een verkeerde maatregel is en door een andere maatregel (tijdelijke stalling) vervangen moet worden. Slechts éénmaal is een stalling 'echt' ter ziele gegaan, zonder dat er een vervangende maatregel werd genomen die beter op de situatie was afgestemd.

Daarnaast bleek duidelijk dat het gebruik van fietsklemmen bijna altijd problematisch is en dat geldt zowel de gevallen waarin de klemmen **niet** worden gebruikt, als de gevallen waarin de klemmen **wel** worden gebruikt. Het eerste geval spreekt voor zich, het tweede minder. Hier speelt het probleem dat een maatregel met een lage drempel de exploitatie van een middel met een hogere drempel in de weg kan staan. Een ander probleem is van praktische aard: de gebruiker is ondanks voorlichtingscampagnes niet op de hoogte hoe de klem op een juiste manier af te sluiten.

Algemene conclusie is dat de vraag welliswaar de middelen bepaalt, maar aan de andere kant kan voor middelen met een hogere drempel (bijvoorbeeld kosten) een aanlooperperiode nodig zijn. Daarnaast blijkt dat de maatregelen vooraf goed op elkaar moeten worden afgestemd.

3.2 Een aantal gemeenten apart belicht

In deze paragraaf kiezen we een andere invalshoek. Niet het geheel van projecten, maar een aantal projecten apart wordt ons uitgangspunt: Weert, Tilburg en Enschede komen aan de orde. De keuze is op deze projecten gevallen omdat hiervan een uitgebreide documentatie voorhanden was.

De gemeenten zijn we al verscheidene malen tegengekomen en de projecten zijn in snippers al gedeeltelijk besproken. Nu een overzicht en aanvulling op deze snippers. In deze paragraaf zullen de drie projecten echter ook niet van A tot Z worden toegelicht, maar beperken we ons tot opmerkelijke aspecten. Deze worden beschreven, daar zij misschien leermomenten bevatten voor andere gemeenten.

Bij het project in Weert ligt de nadruk op het succesvol maken van op het eerste gezicht minder geslaagde maatregelen. In Tilburg wordt een graveerproject besproken dat ingekleed is in een bredere aanpak waarbij de politie de centrale rol vervuld zowel bij de opzet, de coördinatie en de uitvoering. En Enschede tenslotte sluit de paragraaf met een maatregel die minder frequent wordt genomen - een anti helingsactie.

Weert:

Het project in Weert kenmerkt zich door een groot bestuurlijk doorzettingsvermogen. Hoewel aanvankelijk een aantal minder succesvolle maatregelen zijn uitgevoerd, wordt toch doorgezet en uiteindelijk boekt men succes. Het betreft hier twee maatregelen waarop men terug is gekomen, dan wel terug wil komen.

De eerste misrekening kan onder het hoofdje 'voorgeschiedenis' worden geplaatst. Een stalling op de Oelemarkt is na drie maanden weer opgeheven, omdat er geen gebruik van werd gemaakt. De afstand tot de winkels was te groot om het winkelend publiek over te halen van de stalling gebruik te maken, ondanks een uitgebreide voorlichtingscampagne.

Een tweede bewaakte stalling (ditmaal wel in het kader van bestuurlijke preventie) werd aan de Van Berlostraat (centrum) gesitueerd.

Deze was van het begin af aan wel een succes. Het gebruik was zo groot dat na verloop van tijd een uitbreiding van de capaciteit nodig bleek.

De gemeente heeft een soort truc toegepast om de vraag optimaal te benutten. Men is begonnen met een gewenningsperiode van 1 jaar waarin er geen bijdrage van de gebruikers werd verlangd.

Nu is het stallingsgeld f 0,50. Men heeft met andere woorden de drempel eerst verlaagd en toen men eenmaal gewoon was van de stalling gebruik te maken, bleek het stallingsgeld geen reden om het voortaan maar te laten.

Ondanks het optimale gebruik van de stalling, blijft men kampen met een financieringstekort. De inkomsten bedragen ongeveer f 30.000,- per jaar, hetgeen te weinig is voor rendabele exploitatie. Dit laatste was wel een doelstelling van het project. Onlangs heeft de coördinator bestuurlijke preventie een voorstel ingediend met een mogelijkheid de stalling wel rendabel te maken.

En hiermee komen we meteen op de tweede beslissing die men achteraf gezien liever niet uitgevoerd had gezien. Het betreft hier het plaatsen van fietsklemmen, onder andere op de Van Berlostraat. In de vorige paragraaf werd al gezegd dat deze klemmen een gedeelte van de vraag naar stallingsruimte wegnemen. In het voorstel wordt verondersteld dat het weghalen van de klemmen het gebruik van de stalling in belangrijke mate zal stimuleren. Of dit ook werkelijk het geval zal zijn, zullen we moeten afwachten.

De tactiek die de gemeente hier heeft gevolgd is, in vergelijking tot andere projecten, opmerkelijk. Enerzijds gaat men op het terrein van marketing een eigen weg door de gratis aanlooperperiode. Anderzijds doet men andere preventieve maatregelen te niet, om de bewaking van de stalling rendabel te maken.

Stapsgewijs werkt men aan de levensvatbaarheid van de stalling en dus aan het uiteindelijke doel, privatisering ervan.

De tactiek heeft doorzettingsvermogen van het bestuur gevegd, daar men niet is blijven zitten bij de mislukte stalling, noch ervan afziet eerder genomen besluiten te herzien.

Tilburg:

In Tilburg is de gemeentepolitie uitgebreid aan de slag gegaan ter voorkoming van fietsdiefstal.

Men heeft zich daarbij niet beperkt tot het uitvoeren van maatregelen, maar men heeft ook aandacht geschonken aan onderzoek naar levensvatbaarheid en noodzaak van andere maatregelen.

Het project in Tilburg is opgezet, gecoördineerd en uitgevoerd door een speciaal opgericht team. Het gemeentelijk ambtelijk apparaat speelde een bijrol. We zullen de aandacht richten op de rol die de politie heeft gespeeld.

In de eerste plaats een initierende rol: de politionele staf besluit medewerkers uit de dienst te trekken om zich voor een bepaalde periode geheel op fietsdiefstal te concentreren. Er wordt een team samengesteld dat, in samenwerking met anderen, een project opstelt. In het evaluatierapport dat ons werd toegezonden wordt in deze samenwerking een aantal niveau's onderscheiden, onder andere een extern niveau.

Eerste opmerkelijke samenwerking is het inschakelen van het Openbaar Ministerie.

Met de officier van justitie werden de volgende afspraken gemaakt:

- speciale zittingen met alleen fietsdieven indien de zaken gebundeld worden opgestuurd;
- geprobeerd wordt éénmaal per week ruimte te scheppen voor berechting;
- in beginfase zo mogelijk vlugrecht mede met het oog op publicitair rendement;
- aanpak professionele fietsdieven verzwaren.

Bij de uitvoering konden de eerste drie punten bij nader inzien niet worden gerealiseerd. De organisatorische voorbereiding was er wel, maar bij de uitvoering liep het spaak. De reden hiervoor is onbekend.

Een tweede opmerkelijke samenwerking is het op **grote schaal** betrekken van buurthuizen en winkelcentra (+ 32) bij de graveeractie. Een enkel buurtcentrum stelde alleen ruimte ter beschikking, de overigen voelden meer verantwoording en organiseerden de actie (met ondersteuning) vrijwel geheel zelf. Ook is er met scholen samengewerkt om de graveeractie op grote schaal te laten plaatsvinden. De helft van alle middelbare scholen voor voortgezet onderwijs deed mee.

Tot slot, verliep ook het contact met de pers zeer goed. Deze contacten liepen via het Bureau Voorlichting van de politie. Met uitzondering van één krant werd de aangeboden kopij enthousiast ontvangen.

Naast deze min of meer geslaagde externe contacten deden er zich ook knelpunten voor.

Op de eerste plaats werden de contacten met de lokale stuurgroep Kleine Criminaliteit te veel gekenmerkt door een adhoc karakter en daarnaast vonden deze contacten alleen op individueel niveau plaats. Men gaf wel gehoor aan uitnodigingen om activiteiten van het projectteam bij te wonen, maar men spreekt het bezwaar uit dat van een echte integrale aanpak geen sprake was. De contacten beperkten zich, ook bij andere gemeentelijke diensten, tot het vragen om hand- en spandiensten en lagen niet op het niveau van een geïntegreerde beleidsmatige aanpak van de bestrijding van kleine criminaliteit. Wel is de coördinator bestuurlijke preventie als intermediair opgetreden in het contact tussen politie en de energiebedrijven.

Daarnaast is het contact met particuliere ondernemers niet van de grond gekomen. De bedrijven werden benaderd met de vraag de acties te sponsoren. Er was niet veel belangstelling. In het evaluatierapport wordt dit geweten aan de korte voorbereidingsduur van het project. Was deze langer geweest, dan kan deze mogelijkheid beter worden benut.

Uit het Tilburgse project blijkt duidelijk dat de politie ook zonder een uitgebreide rol van het ambtelijk apparaat, een bestuurlijk preventie project kan opzetten en coördineren, dat breder is dan een 'kale' graveeractie.

Capaciteit van politiekorps en de financiën zijn natuurlijk belangrijke voorwaarde scheppende factoren.

Ook in Tilburg waren er problemen op dit vlak; er was sprake van tekorten. Het vrijgemaakt budget kon niet in de financiering van het hele project voorzien. Het gat werd opgevuld door een belangrijk deel van de projectkosten door de afdeling Voorlichting te laten betalen.

Met andere woorden door een bredere interpretatie van de doelstelling kunnen ook andere 'potjes' worden aangesproken. Naast het opzetten en uitvoeren van een aantal maatregelen, werd door het projectteam ook aandacht besteed aan de follow-up. Een onderdeel hiervan vormde het doen van aanbevelingen naar de gemeente toe. Aan de hand van een uitgebreid lokatie-onderzoek werden voorstellen gedaan om op bepaalde lokaties maatregelen te treffen. Daarnaast werd er gepleit voor het analyseren van de problemen van huidige voorzieningen die nauwelijks door het publiek worden gebruikt. Met andere woorden, in de voorstellen van het projectteam zien we een aansporing naar het gemeentelijk apparaat toe om een vervolg project voor fietsdiefstal op te starten, waarbij belangrijke aanwijzingen worden gegeven. De aanbevelingen van de politie hebben inmiddels geleid tot concrete besluitvorming. Gestreefd wordt om in de vervolgaanpak het geïntegreerde karakter van het project duidelijk vorm te geven. De kosten van het project zijn met name opgevangen binnen de reguliere politiebegroting.

Enschede:

Een onderdeel van de aanpak van fietsdiefstal is het bestrijden van de verkoop van gestolen fietsen. Als gestolen fietsen niet meer snel en eenvoudig van de hand kunnen worden gedaan zal in ieder geval een deel van de fietsdieven er van afzien. Helingbestrijding kan daarom een maatregel zijn die het probleem bij de wortel aanpakt. In Enschede is men begonnen met de aanpak van heling. Men vroeg zich af, na de bestudering van het aantal gestolen fietsen, waar deze fietsen bleven. Een deel ervan zal tijdelijk of permanent door de dief gebruikt worden, maar de rest van de waar wordt weer in de handel gebracht. En gezien de omvang van het delict, concludeerde men dat deze tweede mogelijkheid veelvuldig wordt toegepast. Opgemerkt moet worden dat het project in de eerste plaats een graveeractie betrof. Door bij de uitvoering van deze actie rijwielhandelaren te betrekken kon men de actie verbreden. Het resultaat van het project is aan de hand van een enquête onder de deelnemende rijwielhandelaren beschreven. Naast vragen die betrekking hebben op het graveren, werden er ook vragen gesteld over registratieplicht van de handelaar, het contact met de politie en "beunhazerij". De eerste categorie vragen kwam al in de vorige paragraaf aan de orde. Nu zullen we ons beperken tot de vragen van de tweede categorie.

Een instrument van de afdeling helingbestrijding om iets aan fietsdiefstal te doen is het politieregister (gRuthok-regeling). De rijwielhandel is verplicht dit register bij te houden. Indien men dit ook doet, is de controle op de handel van gestolen fietsen beter mogelijk. Uit de enquête bleek dat ruim de helft (57%) inderdaad aan zijn verplichting voldeed. De overige 43% deed dit echter niet of niet meer. De belangrijkste redenen waren "kost te veel tijd" en "er komt niemand naar kijken".

In Enschede concludeerde men op grond hiervan dat het instrument duidelijk niet optimaal functioneert. En dat een verbetering van dit instrument* de aanpak van fietsendiefstal goed op weg kan helpen.

De volgende vraag betrof de contacten tussen handelaar en politie. Er kon een opvallende conclusie worden getrokken over de aard van de contacten. Zo bleek dat het contact met de afdeling recherche van de politie altijd gebeurde op initiatief van de handelaar (winkeldiefstal). Daarnaast was bij het contact tussen handelaar en de afdeling Helingbestrijding altijd de politie initiatiefnemer. Met andere woorden, de rijwielhandelaren zoeken wel contact met de politie als zij gedupeerd worden, maar als er mogelijk sprake is van heling blijft dit initiatief van hun kant uit*.

In het rapport wordt geconcludeerd dat er bij de rijwielhandelaren op moet worden aangedrongen dat hij bij (twijfel-)gevallen van gestolen fietsen niet moet schromen contact op te nemen met de politie. Het probleem hierbij is de angst van rijwielhandelaren voor represaille te overwinnen. Tenslotte kwam ook de 'beunhazerij' aan de orde. Een gevoelig onderwerp, waar directe vragen werden vermeden. Wel werd er gevraagd om medewerkingsbereidheid de beunhazerij te verhinderen en werd er gevraagd naar ideeën over mogelijke maatregelen. De voorstellen betroffen 'betere administratie', 'frequenter contact met politie' en 'verbeteren registratieformulier'. Een belangrijkere conclusie dan mogelijke maatregelen is dat er min of meer via de omweg van een graveeractie, een bereidheid is ontwikkeld bij rijwielhandelaren. Een eerste stap om een (mogelijke) schakel in de fietsshelingketting door te zagen is gezet.***

Al met al heeft de helingbestrijding in Enschede nog niet tot grote resultaten geleid. Toch is er via de graveeractie een heleboel bereikt. Een beter contact tussen politie en handelaar is in de voortgang van de helingaanpak van onmiskenbaar belang. Het project in Enschede is daarmee uitgestegen boven het doorsnee graveerproject.

*= De coördinator uit Spijkenisse suggereerd hier dat fietsdiefstal te omvangrijk is geworden en dat daardoor dit instrument niet bruikbaar is. Alleen automatisering kan hier een oplossing bieden, aldus de coördinator.

**= Een noot voor de insider: dit is een duidelijk praktisch voorbeeld waarin we zien dat de in het strafrecht verankerde normen het verliezen van het streven naar nut c.q. winst maximalisatie.

***= Dit betekent niet dat elke rijwielhandelaar zich hier schuldig aan zou maken. De bonafide handelaars zijn waarschijnlijk in de meerderheid.

In tegenstelling tot in andere gemeenten heeft men in Enschede gekozen om de oorzaak van fietsdiefstal weg te nemen: misschien is na verloop van tijd een gestolen fiets niet langer een voorwerp dat makkelijk en op grote schaal te gelde kan worden gemaakt. En daardoor wordt zo'n fiets opeens een stuk minder interessant*.

*= Terzijde mag bij de beschrijving van het Enschedese project een verwijzing naar het omvangrijke Limburgse project niet vergeten worden (Regionale Bureaus Limburg Noord + Zuid). Dit project behoort echter in dit geval niet tot ons onderzoeksobject en blijft dus buiten beschouwing.

4 CONCLUSIES

In dit rapport is een veeltal voorbeelden gegeven van fietsdiefstalpreventieprojecten en ook van de rol van de bestuurlijke preventie bij het opzetten, uitvoeren en zelfs stopzetten van dergelijke projecten.

In dit slothoofdstuk zullen we één en ander nogmaals op een rijtje zetten.

Het rapport wordt besloten met een aantal conclusies met betrekking tot de genomen maatregelen, de betrokken instanties, de financiering en het effect van de projecten. Maar we beginnen met een drietal opmerkingen vooraf.

4.1 Drie opmerkingen

Voordat we met de conclusies beginnen pakken we eerst een aantal items bij de horens, die in het bestuurlijke preventiebeleid algemeen van belang worden geacht en die in dit onderzoek naar voren kwamen.

- Aan het opstellen van een **beleidsplan** wordt in veel gevallen grote waarde gehecht. Ook in dit onderzoek kwamen een aantal voordelen hiervan boven tafel. Eén voordeel betrof het vooraf afstemmen van de verschillende maatregelen om te voorkomen dat in de uitvoeringsfase de verschillende maatregelen elkaar dreigen tegen te werken. Daar in de meerderheid van de projecten inderdaad sprake is van een combinatie van maatregelen, lijkt een beleidsplan in de meeste gevallen van belang. Echter de aanwezigheid van een beleidsplan (eventueel ook een actieplan) is geen garantie voor een soepel verloop van de projecten bij uitvoer, of dat boven beschreven problematiek kan worden omzeild. Een beleidsplan is geen garantie en het kan zelfs vóórkomen dat (het opstellen van) een beleidsplan een obstakel kan vormen voor het direct aanpakken van een gesignaleerd probleem. Een beleidsplan maken met een integrale aanpak kost nu eenmaal meer tijd dan het verzinnen van een enkele maatregel. Hoewel op grond van dit onderzoek niet geconcludeerd kan worden wat een goed of slecht beleidsplan is, of wanneer wel en wanneer niet een beleidsplan moet worden opgesteld, is uit het onderzoek naar voren gekomen dat een beleidsplan naast voordelen ook nadelen kan hebben voor een directe aanpak van één aspect van de criminaliteit.
- Een tweede opmerking betreft de genomen **maatregelen**. Er werd in de vorige paragraaf vermeld dat er naast grote diversiteit in maatregelen ook een paar 'regels' waren te onderscheiden: graveren en stallingen genieten een zekere populariteit, terwijl de aanpak van heling naar de achtergrond wordt geduwd. De meer populaire maatregelen gaan uit van het initiatief van de fietser (en daarbij blijft het effect afhankelijk van al die andere fietsers die geen gebruik maken van de stalling of hun fiets niet laten graveren).

Met andere woorden, ondanks een gedegen voorbereiding van de projecten is het effect van de maatregelen op de fietsdiefstal afhankelijk van de beslissing van een individuele fietser. Wel werd er geconcludeerd dat door middel van voorlichting, marketing en aanlooperperiodes deze beslissing op een positieve manier kan worden beïnvloed. Toch blijft bovenbeschreven probleem actueel.

Maatregelen waarbij de individuele beslissing een beperkte rol spelen, zijn in de door ons onderzochte gemeenten ondervertegenwoordigd. Voorbeeld van zo'n maatregel is de helingbestrijding. Bij dit project wordt niet uitgegaan van de individuele fietser of de individuele fiets en hangt een succes niet af van een individuele beslissing. Hier pakt men de fietsdiefstal aan op een manier waarbij niet de individuele beslissing essentieel is, maar de organisatie van het project ervan op bestuurlijk preventief terrein. Uit het voorbeeld van Enschede blijkt dat op een vrij eenvoudige wijze een begin kan worden gemaakt met zo'n aanpak. Hoewel het buiten het kader van dit rapport valt om de voordelen van een dergelijke aanpak te beschrijven, kunnen we wel concluderen dat deze maatregelen, waar helingbestrijding een voorbeeld van is, onderbelicht zijn bij de onderzochte gemeenten en dat hier wellicht een mogelijkheid van bestuurlijke preventie te weinig wordt benut.

- Een derde opmerking betreft het vermogen om binnen het kader van bestuurlijke preventie flexibel in te spelen op nieuwe en onvoorziene ontwikkelingen.
Een aantal gemeenten geven voorbeeld van grote flexibiliteit. Het minder goed verlopen van de uitvoering of plotseling opstekende problemen op andere terreinen van criminaliteit kunnen worden opgevangen door bestuurlijk ingrijpen.

4.2 Conclusies

Tot besluit van dit rapport worden de conclusies die in het vorige hoofdstuk werden geformuleerd, op een rij gezet.

- Wat betreft de genomen **maatregelen** werd geconcludeerd dat er een diversiteit aan maatregelen was waar te nemen. Binnen deze diversiteit sprongen er twee maatregelen uit, de graveerakties en de bewaakte stallingen.
Andere maatregelen waren tijdelijke bewaking, extra surveillance, video-observatie, informatiecampagnes en het plaatsen van afsluitbare fietsklemmen. Daarnaast kwam een toch vrij belangrijke maatregel als 'helingbestrijding' slechts bij één project aan bod.
Een derde conclusie met betrekking tot de maatregelen was dat bij een meerderheid van de projecten een aantal maatregelen werd gecombineerd.
- Over de **organisatie** van de projecten, de betrokken instanties en hun rol werden de volgende conclusies getrokken:
. Er trad een ruime diversiteit op bij de initiatiefnemers van de projecten.

- . De gemeente- of rijkspolitie heeft bij bijna alle projecten een rol gespeeld.
 - . Bij het beheer van de bewaakte stallingen werden zonder uitzondering organisaties voor werkvoorziening betrokken.
 - . De rol van het ambtelijke en bestuurlijke apparaat kan zeer sterk uiteen lopen. Zij treden op als initiator, beperken zich tot een enkele hand- en spandienst, maar het is ook voorgekomen dat het gemeentelijk beleid aanleiding vormde om een fietsproject te stoppen.
 - . Het inkaderen van fietsdiefstalpreventie in een breder beleid voor preventie van kleine criminaliteit kan zowel voordelen bieden (meenemen in andere akties) maar ook nadelen (aktie laat op zich wachten door opstellen van het bredere kader, bijvoorbeeld in de vorm van een beleidsplan).
 - . Het betrekken van particuliere ondernemers heeft ook twee kanten. In een enkel geval was de samenwerking zo goed dat er nauwelijks meer sprake was van een gemeentelijk project. Andere gevallen laten een beperktere rol zien van de ondernemers, daarnaast was in één gemeente het betrekken van ondernemers een fiasco.
- De derde factor was de **financiering** van de projecten. Er werden weer een aantal conclusies getrokken:
- . De hoogte van het budget varieerde zeer sterk. Van geen extra kosten tot twee ton.
 - . De wijze van financiering varieerde eveneens: subsidiëring door gemeente, voor-financiering door gemeente, maar ook financiering door de gebruiker.
 - . De exploitatie van maatregelen is in veel gevallen problematisch. De redenen van deze problemen lopen uiteen en de oplossingen ook. Zo werd er in een enkel geval een gratis aanlooperperiode ingesteld, in een ander geval zocht men naar een oplossing om de capaciteit te vergroten.
 - . Financiering kan een kwestie zijn van 'geld er voor over hebben' maar daarnaast kan door een goede voorbereiding en marketing de vraag optimaal worden gemaakt, waardoor de maatregel optimaal wordt benut en zo wellicht rendabel wordt.
 - . Daarnaast kan ook een ruimere doelstelling van het project tot gevolg hebben dat men andere potjes kan aanspreken.
- Tenslotte werden enkele conclusies getrokken over het **effect** van de maatregelen:
- . Het effect op fietsdiefstal is in de meeste projecten naar de achtergrond geschoven.
 - . Daar waar men wel min of meer officieel een effectevaluatie houdt, is men zich bewust van de beperkingen hiervan. Wel worden positieve resultaten genoemd in vier projecten.
 - . Een ander effect van de projecten is het gebruik van de gerealiseerde maatregelen door de fietsers. Voor veel gemeenten is dit wel een belangrijke indicator voor het succes van het project.
 - . Opvallend was dat fietsklemmen in vier van de vijf gevallen negatief werden beoordeeld. Als het gebruik goed was, maar ook als het gebruik te wensen over liet. In het laatste geval is de klacht begrijpelijk, in het eerste geval werden de klemmen beschouwd als obstakels voor andere maatregelen, met name het exploiteren van bewaakte stallingen.

Ook deden er zich in de gemeente die zich wel positief uitsprak over klemmen, problemen van praktische aard voor: de klemmen werden ondanks voorlichtingscampagne vaak niet op een juiste manier afgesloten.

- . In drie gevallen bleek het gebruik van een bewaakte stalling zo klein dat de stalling weer werd opgeheven. Slechts één van deze drie verdween zonder dat een vervangende maatregel werd getroffen die beter op de situatie was afgestemd. In de andere twee gevallen was dit wel het geval: een permanente stalling werd op een andere lokatie omgezet in een stalling tijdens de zomermaanden en in het andere geval werd een nieuwe lokatie gezocht waar de (permanente) stalling wel aansloeg.
- . Het gebruik van de mogelijkheid fietsen te laten graveren stuitte op drie problemen: weinig nut, beschadigen fiets en problemen bij eventueel verhuizen.
- . Algemene conclusies uit het gebruik zijn dat enerzijds de vraag weliswaar de middelen bepaalt maar voor middelen met een hoge drempel kan door middel van een tijdelijke drempelverlaging de vraag worden gemaximaliseerd. Anderzijds bleek dat een onderlinge afstemming (door een gedegen voorbereiding) noodzakelijk is voor een goed verloop van een project.

BIJLAGE 1

In deze bijlage zijn de gegevens per project schematisch weergegeven, in onderstaande volgorde:

1. Breda
2. Boxmeer
3. Boxtel
4. Dordrecht
5. Dronten
6. Eindhoven
7. Enschede
8. Ermelo
9. Etten-Leur
10. Hoogeloon
11. Leeuwarden
12. Leiden
13. Maassluis
14. Spijkenisse
15. Tilburg
16. Uden
17. Utrecht
18. Veghel
19. Weert

STANDAARDFORMULIER

- 1: Gemeente:
2: Omschrijving project:
maatregel:

lokatie:
start en einddatum, projectfase:
bijzonderheden:
- 3: Initiatiefnemer(s):
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
- 7: Knelpunten:
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:
- 8: Effecten algemeen:
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
- 10: Opmerkingen en conclusies:
- 11: Contactpersoon en informatiebron:

- 1: Gemeente: Uden
- 2: Omschrijving project:
maatregel: fietsenklemmen (gerealiseerd), bewaakte stalling
(in voorbereiding)

lokatie: centrum.
start en einddatum, projectfase: voorbereidende fase
bijzonderheden:

3: Initiatiefnemer(s): Adviesgroep Samenleving & Criminaliteit
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
onderzoek naar omvang van fietsdiefstalproblemen en locatie.
Er is een adviesnota opgesteld waarin gepleit wordt voor een
brede maatschappelijke aanpak van veelvoorkomende
criminaliteit.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
Er zijn middelen voor het preventiebeleid, voor een bewaakte
stalling nog geen middelen aanwezig.
- 7: Knelpunten:
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:
eerder gerealiseerde fietsklemmen dreigen het gebruik van
een eventuele stalling te ontmoedigen.
- 8: Effecten algemeen:
onbekend.
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
onbekend.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
In Uden blijkt dat de maatregelen die men neemt op elkaar
moeten worden afgestemd. De ene maatregel kan voor de andere
betekenen dat die net niet rendabel is. De 'eenvoudige'
maatregel die op kortere termijn kan worden doorgevoerd
heeft consequenties voor de maatregelen die meer
voorbereiding vergen (en misschien ook meer effect scoren).
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
de heer Bos, advies nota december 1987.

- 1: Gemeente: Hoogeloon
- 2: Omschrijving project:
maatregel: merkactie van kostbare artikelen

lokatie: hele gemeente
start en einddatum, projectfase: februari-augustus 1988,
afgerond
bijzonderheden: Project betrof niet specifiek
fietsdiefstallen, maar was breder in het
kader van inbraakpreventie.
- 3: Initiatiefnemer(s):
Gemeentelijke Werkgroep veel voorkomende criminaliteit.
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Rijkspolitie) organisatie van
Stichting Samenlevingsopbouw) informatie-avonden.
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
Buurtgerichte informatieronde in kader van 3 jaar durende
campagne.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
Aanschaf merkkofter.
Inkomsten: f 5,- per deelnemer.
- 7: Knelpunten: n.v.t.
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:
- 8: Effecten algemeen:
115 gezinnen hebben van merkkofter gebruik gemaakt.
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
onbekend.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
In Hoogeloon heeft fietsdiefstal geen speciale aandacht,
toch wordt het en passent betrokken bij inbraakpreventie.
Dus ook zonder extra budget kan een kleine gemeente iets
doen. Of het ook effect scoort blijft in zo'n geval wel
onduidelijk.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
Jan Schilders

- 1: Gemeente: Leiden
- 2: Omschrijving project:
maatregel: voorlichting, bewaakte stallingen

lokatie: Haarlemmerstraat; daarnaast nog 12 alternatieven in
binnenstad
start en einddatum, projectfase: voorbereidende fase
bijzonderheden:
- 3: Initiatiefnemer(s) : gemeente Leiden
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
EZE | zoeken naar aspirant-ondernemers
ROS | (gemeentelijke diensten).
VZV |
Zijlbedrijven (sociale werkvoorziening): beheer.
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
onderzoek naar locatie.
overleg met instellingen over beheer.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
f 123.000,- beschikbaar uit gemeente-pot.
- 7: Knelpunten: n.v.t.
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:
- 8: Effecten algemeen:
n.v.t.
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
n.v.t.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
de heer v. d. Eshof

- 1: Gemeente: Enschede
- 2: Omschrijving project: aanpak heling, bevorderen opsporen
maatregel: graveeractie, bijhouden politieregister

lokatie: hele gemeente
start en einddatum, projectfase: ?,afgerond
bijzonderheden: aanpak van illegale handel in gestolen
 fietsen bij (vermoedelijke) schakel, de
 rijwielhandelaar
- 3: Initiatiefnemer(s): gemeente
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Rijwielhandelaren (uitvoer).
afd. Helingbestrijding, gemeentepolitie.
onderzoek en statistiek, gemeente (evaluatie)
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
Er is een beleidsplan criminaliteitsbeheersing opgesteld,
waarin fietsdiefstal veel aandacht krijgt. Hier is ook het
voorstel dat heeft geleid tot de graveeractie.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
onbekend.
- 7: Knelpunten: n.v.t.
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:
- 8: Effecten algemeen:
75% van nieuw verkochte fietsen gegraveerd.
45% van 2e handsfietsen.
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
onbekend.
- 10:Opmerkingen en conclusies:
interessante 'graveeractie' waarbij mes aan twee kanten
snijdt. Een mogelijke schakel in het helingcircuit wordt
betrokken bij de bestrijding van heling én het bevorderen
van de opsporing. Overigens wordt nergens expliciet vermeld
dat rijwielhandelaren zich aan heling schuldig maken.
- 11:Contactpersoon en informatiebron:
(Rapport) v.d. Sluis

- 1: Gemeente: Veghel
- 2: Omschrijving project:
maatregel: bewaakte stalling

lokatie: busstation
start en einddatum, projectfase: augustus 1988 - heden
bijzonderheden:

3: Initiatiefnemer(s): werkgroep Samenleving en Criminaliteit
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Voor de bewaking zorgt een groep van 10 vrijwilligers.
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
Analyse fietsdiefstallen over 1986.
Project fietsenstalling in 1987 niet doorgegaan omdat.
Regionale Toetsingscommissie het project met als
vrijwilligers project voor uitkeringsgerechtigden
accepteerde. In 1988 een oplossing gevonden met
vrijwilligers (WAO) waarvoor toestemming is verkregen.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
Inrichting fietsenstalling f 14.400,-.
Exploitatiekosten f 9.000,-.
Exploitatiebaten f 4.000,-.
Het tekort komt ten laste aan de gemeente.
- 7: Knelpunten: n.v.t.
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:
Zie onder punt 5.
- 8: Effecten algemeen:
wordt gebruikt door scholieren, forenzen en winkelend
publiek.
80 fietsen per dag.
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
Daling fietsdiefstal in 1988 ten opzichte van 1987 met 38%
kan mede verklaard worden uit de ingebruikname
fietsenstalling.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
Goed lopend, klein schalig project in middelgrote gemeente.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
J. Hoppenbrouwers

- 1: Gemeente: Ermelo
- 2: Omschrijving project:
maatregel:periodieke graveeractie, in combinatie met fiets
kijkdag/verkoopdag

lokatie: politiebureau
start en einddatum, projectfase: vanaf begin '87, permanent
bijzonderheden: 1 keer per maand wordt zo'n dag georganiseerd
- 3: Initiatiefnemer(s): politie
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling: Overleg met gemeente
over opzetten van een kijkdag.
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
Elke maand een persbericht in huis-aan-huis blad
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
geen noemenswaardige extra kosten
- 7: Knelpunten: niet van toepassing
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:
- 8: Effecten algemeen: elke maand 10-30 bezoekers
- 9: Effecten op fietsdiefstal: Opsporing gestolen fietsen is
sinds actie beduidend hoger en ligt nu op 20% van de
aangiftes. Geen effect op aantal diefstallen.
- 10:Opmerkingen en conclusies:
Eenvoudig, goedkoop project van de politie met effect bij de
opsporing van gestolen fietsen. Vooral het permanente
karakter én de persberichten zullen voor het effect van
belang zijn geweest.
- 11:Contactpersoon en informatiebron:
Mevrouw van de Plas (coördinatrice) en
Rijkspolitie Ermelo (51954)

- 1: Gemeente: Spijkenisse
- 2: Omschrijving project:
maatregel: 3 bewaakte stallingen, fietsklemmen

lokatie: metrostations (eindhalthes) en verspreid door centrum
start en einddatum, projectfase start: 1987
bijzonderheden:
- 3: Initiatiefnemer(s): coördinator criminaliteit
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Stichting werklozen - bemanning van de stallingen Politie - organisatie fietsklemmen.
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
- overleg andere gemeenten en Nederlandse Spoorwegen over opzetten van project.
- persberichten en folders naar mogelijke gebruikers.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
- stallingen door gemeente gefinancierd. Totaal $\pm$ f 180.000,-.
- klemmen worden door politie gefinancierd. Uit opbrengst van fietsverkoop.
- 7: Knelpunten:
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:

(bestuurlijk) Financiering derde stalling. Bestuur was niet overtuigd van de locatie keuze (vraag). Inmiddels is, na het succes van de eerste twee, goedkeuring verleend. Daarnaast is de personeelsbezetting voortdurend problematisch.
- 8: Effecten algemeen:
Stallingen worden niet altijd goed benut. Kluizen geven ook problemen. Wordt geweten aan de onbekendheid met de werking er van.
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
Onbekend.
- 10: Opmerkingen en conclusies: +
Goed voorbereid project; gemeente heeft er geld voorover.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
de heer Landsheer

- 1: Gemeente: Etten-Leur
- 2: Omschrijving project:
maatregel: bewaakte stalling, video-observatie, klemmen

lokatie: N.S.-station, winkelcentrum en verspreid
start en einddatum, projectfase: begin '87
bijzonderheden:

3: Initiatiefnemer(s): overleg burgemeester, commissaris
Politie en afd Algemene Zaken.

4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Politie- video-observatie
Baanlozen-beheer, laten overgenomen door Stichting
Kleinschalige werkvoorziening.

5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
- Overleg met onder andere winkelcentrum - op achtergrond.
- Reclame: periodieke in winkelcentrum-reclameblad af en toe
advertentie en algemeen persbericht.

6: Financiering, exploitatie en budget:
- Video: door politie f 12.000,- uit 'extra-pot'.
- stalling: door gemeente voor-gefinancierd, maar is nu
rendabel. Inkomsten f 25.000,- per jaar.

7: Knelpunten: n.v.t.
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:

8: Effecten algemeen:
Stalling goed gebruikt. 55.000 fietser per jaar.
Klemmen niet, te veel werk.

9: Effecten op fietsdiefstal:
Eerste instantie daling. Is dit niet doorgezet, nu weer
stijging.

10: Opmerkingen en conclusies:

11: Contactpersoon en informatiebron:
Heer Berting

- 1: Gemeente: Maassluis
- 2: Omschrijving project:
maatregel: stallingen en klemmen, graveeractie

lokatie: N.S., winkelcentrum
start en einddatum, projectfase: N.S.-stalling vanaf '88
overige stalling en klemmen: nog in voorbereidende fase
bijzonderheden:
- 3: Initiatiefnemer(s): gemeente
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
 - politie (graveeractie).
 - winkelcentrum-eigenaar financiering.
 - overleg over opzet.
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
N.S.-stalling: N.S. ging over op kluizen-systeem (per maand)
Gemeente continueert stalling tot dat er ook dagkluizen komen (over 2 jaar).
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
 - N.S.-stalling: gemeente is financier.
 - winkelcentrum financiert stalling en klemmen. Budget:?
- 7: Knelpunten: n.v.t.
 - 0 organisatorisch
 - 0 bestuurlijk
 - 0 uitvoerOmschrijving:
- 8: Effecten algemeen: n.v.t.
- 9: Effecten op fietsdiefstal: n.v.t.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
Mevrouw Van der Laan

- 1: Gemeente: Dronten
- 2: Omschrijving project:
maatregel: extra surveillance in vakantieperiode (juni, juli) en graveeractie. Daarnaast in november 1988 Preventiebeurs

lokatie: gehele gemeente
start en einddatum, projectfase: voorbereidende fase
bijzonderheden:
- 3: Initiatiefnemer(s): gemeente Dronten
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Politie-overleg over haalbaarheid extra surveillance.
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
Onderzoek naar diefstallen: 500 per jaar - geconcentreerd in **vakantieperiode** en de maand oktober.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
geen extra kosten.
- 7: Knelpunten: n.v.t.
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:
- 8: Effecten algemeen: n.v.t.
- 9: Effecten op fietsdiefstal: n.v.t.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
Kleinschalig project.
Fietsdiefstal is kwantitatief geen groot probleem in Dronten, beperkte, maatregelen zullen volstaan.
Overigens wordt fietsdiefstal (ook) in Dronten wel als een 'plaag' ervaren.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
de heer Bruinewoud.

- 1: Gemeente: Boxtel
- 2: Omschrijving project:
maatregel: stalling station herinrichten, jaarlijkse graveeractie en mobiele stalling

lokatie:
start en einddatum, projectfase:
bijzonderheden:
- stalling N.S. in voorbereidende fase.
- overig permanent.
- 3: Initiatiefnemer(s): gemeente
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Politie (graveeractie).
Nederlandse Spoorwegen (overleg stalling).
Scouts (beheer mobiele stalling).
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
- uitgebreid persbericht voor mobiele stalling.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
- Voor stalling N.S. nog onbekend - N.S. financiert.
- Politie financiert graveeractie.
- Mobiele stalling is rendabel.
- 7: Knelpunten:
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:

(organisatorisch) Overleg met N.S. - Gemeente. Men is het nog niet eens over welke aanpassingen van de stalling noodzakelijk zijn.

(bestuurlijk) Daarnaast is de kleine omvang van gemeente problematisch. Te klein voor een permanente bewaakte stalling.
- 8: Effecten algemeen:
■ Mobiele stalling is succes.
- Graveeractie?
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
Aantal diefstallen tijdens carnaval was laag, vergeleken bij voorgaande jaren.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
+
Periodieke acties in Boxtel wel succes. Mede te danken aan bekendheid geven.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
Mevrouw Boogmans

- 1: Gemeente: Eindhoven
- 2: Omschrijving project:
maatregel: bewaakte stalling, graveeractie

lokatie: zwembad
start en einddatum, projectfase: sinds december 1987,
permanent
bijzonderheden:
- 3: Initiatiefnemer(s): ambtelijk initiatief
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Zwembad (uitvoer, beheer, financiering)
N.B. Politie is er niet bij betrokken.
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
I.s.m. belangstellende diensten en bedrijven werd
totaal-actieplan opgesteld, naar aanleiding van een
gemeentelijke brief. Zwembad-directie voelde voor een
verbetering van de bestaande stalling-accommodatie.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
Totaalplan ging uit van bestaande-middelen. Zwembad is
financier. Kosten: f 175,- graveerapparaat.
Opbrengst: f 1,- per fiets. Personeel, vrijwillig.
- 7: Knelpunten:
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving:

(bestuurlijk) In verband met privatisering van onder andere
het zwembad gaat terugkoppeling niet of moeilijk.
Dus gemeente is niet op de hoogte van uitvoer en effecten.
- 8: Effecten algemeen:
Er zijn ± 350 fietsen gegraveerd. Gebruik stalling onbekend.
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
Wordt niet gemeten.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
Hele stalling is eigenlijk particuliere aangelegenheid.
De gemeente heeft alleen de trein op het spoor gezet.
Voor de gebruikers een extra service bij een al bestaande
fietsstalling.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
Mevrouw Riepe

- 1: Gemeente: Boxmeer
- 2: Omschrijving project:
maatregel: extra surveillance rijkspolitie

lokatie: gehele gemeente
start en einddatum, projectfase: inmiddels stopgezet ('89)
bijzonderheden:
- 3: Initiatiefnemer(s): Rijkspolitie
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Begeleidingscommissie Kleine criminaliteit
Driehoeksoverleg
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
In dit geval **na**-geschiedenis. De onder 4 genoemenden leggen
nieuwe prioriteiten, waarbij fietsdiefstal plaats maakt voor
auto-inbraken. Deze waren in '88 verdubbeld in vergelijking
met '87.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
geen extra kosten
- 7: Knelpunten:
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
0 uitvoer
Omschrijving: Capaciteitsproblemen veroorzaakt door omvang
gemeente dwingen tot keuzen in uitvoer. In '91 staat
fietsdiefstal weer op het programma van de
begeleidingscommissie. Het 'in de ijskast' zetten gebeurde
overigens éénstemmig.
- 8: Effecten algemeen: onbekend
- 9: Effecten op fietsdiefstal: onbekend
Zo'n 700 aangiften per jaar
- 10: Opmerkingen en conclusies:
De rol van het driehoeksoverleg waar de **beslissing over de
prioriteitskeuze** werd gelegd, is in Boxmeer **negatief** t.a.v.
fietsdiefstal project: bestuurlijke preventiebeleid heeft
hier bewerkstelligd dat project werd stopgezet.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
Dhr. Teunissen

- 1: Gemeente: Breda
- 2: Omschrijving project: bewaakte stalling, bewaakte stalling open lucht, particuliere stalling, graveeracties, fietsklemmen (+ 200 stuks)
maatregel:

lokatie: centrum
start en einddatum, projectfase: uitvoering, afgerond/permanent
bijzonderheden: degenen die aangifte doen van fietsdiefstal kunnen bij de politie terecht voor een (goedkope) fiets.
- 3: Initiatiefnemer(s): Gemeente (bewaakte stalling), Gemeente + politie (fietsklemmen en graveeractie)
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Stichting Fiets en Werk (Werklozenproject)
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
gemeente: financiering stallingsrekken, klemmen, graveeractie + eigen bijdrage bij graveeractie
- 7: Knelpunten:
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
x uitvoer
Omschrijving:
De bewaakte stalling is te klein, zowel voor de vraag als om rendabel te zijn. Echter voor uitbreiding is geen ruimte. Voor de klemmen waren er problemen met de lokatie keuze. Ook het gebruik van de klemmen leveren problemen op.
- 8: Effecten algemeen: de tijdelijke stalling is weer van de baan, daar er geen gebruik van werd gemaakt.
De fietsklemmen worden gebruikt, aangiften gestegen.
- 9: Effecten op fietsdiefstal: fietsen geplaatst in stalling en klemmen worden niet gestolen.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
Breda is wel tevreden over de klemmen.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
Mevrouw Dies-Maas

- 1: Gemeente: Utrecht
- 2: Omschrijving project:
maatregel: bewaakte stallingen, klemmen

lokatie: Kanaleneiland, Overvecht en Vreedenburg en H.C.
start en einddatum, projectfase: vanaf '87, afgerond/draaiend
bijzonderheden:

3: Initiatiefnemer(s): winkeliersvereniging

4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Gemeente (financiering, beleidsplan)
Ministerie Biza, WODC (financiering)
Gewestelijk Arbeidsbureau (beheer)
Projectontwikkelaar (overleg over overname stalling)

5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
In kader van breder winkelcentraproject om kleine
criminaliteit te beperken.

6: Financiering, exploitatie en budget:
De gemeente financiert 2 stallingen (+ 100.000,-)
Rijk f 136.495,- voor onderzoek
Winkelcentra f 140.000,;

7: Knelpunten:
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
x uitvoer
Omschrijving:
Stalling op kanaleneiland heeft plaats moeten maken voor een
tijdelijke stalling tijdens zomermaanden (bij zwembad).

8: Effecten algemeen:
Stalling Overvecht loopt goed. Vreedenburg ook.
Kanaleneiland is ter ziele. Klemmen onbekend.

9: Effecten op fietsdiefstal: ?

10: Opmerkingen en conclusies:
In Utrecht wordt de fietsdiefstal in verband gebracht met
hinder van verkeerd geparkeerde fietsen.
Op sommige plaatsen wordt stallen fysiek onmogelijk gemaakt.

11: Contactpersoon en informatiebron:
Dhr. Van Gangelen

- 1: Gemeente: Dordrecht
- 2: Omschrijving project:
maatregel: stallingen, informatieve middelen, extra surveillance, slotpaal, prijsvraag voor ontwerp fietskluis en graveeracties.
lokatie: het Zuid-westen van het centrum Dordrecht (Elfhuizen).
start en einddatum, projectfase: vanaf '87, afgerond/uitvoerend/voorbereidend
bijzonderheden: jaarlijks actieperiode rond dit onderwerp
informatieve middelen: advertenties, folders, fietsen controleren, uitdelen registratiekaarten e.d.
- 3: Initiatiefnemer(s): projectgroep ter voorkoming Fietsdiefstal
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
politie
gemeentelijke diensten (o.a. voorlichting en sociale werkvoorziening)
Woningbouwvereniging (-overleg slotpalen)
Fietsverkopers met betrekking tot graveren
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
Aktieplan, route-onderzoek, informeren winkeliers met brief
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
voorlichting e.d. f 10.000,-, 2 stallingen met jaarlijks te kort van $\pm$ f 15.000,-.
inkomsten: f 0,50 per fiets per dag
- 7: Knelpunten:
0 organisatorisch
0 bestuurlijk
x uitvoer
Omschrijving: Er komen geen bevredigende inzendingen op de prijsvraag binnen.
Capaciteitsproblemen bij politie met betrekking tot helingbestrijding.
- 8: Effecten algemeen: De stalling wordt niet optimaal benut, langzaam wel meer gebruikt.
Aangiftebereidheid is gestegen en $\pm$ 60%-70% van de fietsen nu gegraveerd.
- 9: Effecten op fietsdiefstal: wordt niet specifiek gemeten, wel lichte daling van het aantal fietsdiefstallen.
 $\pm$ 3.000 aangiften per jaar.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
Opmerkelijk punt: gemeente heeft prijsvraag uitgeschreven voor het ontwerpen van een degelijke en goedkope fietskluis - nog geen bevredigende inzendingen.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
Dhr. Bleijerveld (ook schriftelijk)

- 1: Gemeente: Weert
- 2: Omschrijving project:
maatregel: bewaakte fietsconcentraties, fietsklemmen

lokatie: Berlostraat (binnenstad)
start en einddatum, projectfase: vanaf maart 1988
bijzonderheden:
Aanlooperperiode voor gebruikers: eerste jaar gratis stallen.
- 3: Initiatiefnemer(s):
Begeleidingscommissie Bestuurlijke Preventie van Criminaliteit
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
Gemeentelijke diensten
Ministerie Biza (financiering)
Publex Amsterdam (toilet)
Risse-bedrijven, sociale werkvoorziening (beheer)
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis): Beleidsplan opgesteld.
Eerste stalling is mislukt (lokatieprobleem)
Tweede stalling (Berlostraat) bleek na verloop van tijd zelfs uitbreiding van capaciteit nodig.
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
Gemeente, Rijk en particuliere ondernemer
resp. budget: f 38.000,- p.j.; f 52.600,-; ?;
Inkomsten: f 0,50 per fiets/30.000 per jaar (na het eerste jaar).
- 7: Knelpunten:
x organisatorisch
0 bestuurlijk
x uitvoer
Omschrijving:
Eerste stalling verkeerd gelokaliseerd. Gezien de opbrengsten is exploitatie niet haalbaar. Particulier waken was wel een doelstelling.
Organisatorisch: klemmen die door de gemeente zijn geplaatst staan exploitatie van bewaakte stalling in de weg. Voorstel om klemmen te verwijderen ligt er.
- 8: Effecten algemeen:
Succes. Stalling optimaal gebruikt. Meer dan 250 fietsen per dag. Klemmen ook succes.
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
Daling van aantal fietsdiefstallen in stadscentrum ten opzichte van de gemeente.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
Een project waarin men niet terugschrikt om fouten te herstellen (lokatie/klemmen) en waar uiteindelijk succes wordt geboekt.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
Dhr. Heijboer (mondeling)
advies aan B&W, 10-01-'89

- 1: Gemeente: Tilburg
- 2: Omschrijving project:
maatregel:
 - preventieve activiteiten, waaronder uitgebreide voorlichting, grootschalige graveeractie;
 - repressieve activiteiten.
 lokatie: gehele gemeente, scholen
 start en einddatum, projectfase: aug. '86 - aug. '87
 bijzonderheden:
 nadruk op aanbevelingen naar politie en gemeente toe, inclusief zeer praktische tips
- 3: Initiatiefnemer(s): Gemeentelijke politie
- 4: Overige betrokkenen en taakstelling:
 - stuurgroep kleine criminaliteit (financier en intermediair)
 - ambtenaar VM (voorlichting)
 - regionaal bureau VM (ondersteuning)
 - O.M. (follow up - vlugrecht)
 - Dienst sociale werkplaats (mankracht)
 - scholen, buurthuizen, winkelcentra en pers
 - diverse gemeentelijke diensten (hand- en spandiensten)
- 5: Voorbereiding (en voorgeschiedenis):
- 6: Financiering, exploitatie en budget:
 - hoofdzakelijk binnen reguliere politiebegroting;
 - f 87.000,-- ten laste van gemeentelijk fonds bestrijding veel voorkomende criminaliteit.
- 7: Knelpunten: n.v.t.
 0 organisatorisch
 0 bestuurlijk
 0 uitvoer
 Omschrijving:
- 8: Effecten algemeen:
 Kwaliteit van aangifte sterk toegenomen. Ook aantal gegraveerde fietsen hoog vergeleken met andere stedelijke gebieden (tijdens actie 50.000, waarna ruim 50% fietsenbestand gegraveerd).
- 9: Effecten op fietsdiefstal:
 Niet mogelijk daar geen voormeting heeft plaatsgevonden.
 Effect op repressief gebied groot: aanhouden (gelegenheids) dieven.
- 10: Opmerkingen en conclusies:
 Bestuurlijke degelijke aangeklede graveeractie in combinatie met andere middelen. Daarnaast onderzoek en aanbevelingen voor verdere aanpak.
- 11: Contactpersoon en informatiebron:
 Dhr. Nanning (mondeling)
 Evaluatierapport gemeentepolitie september 1987