

Plan van Aanpak Fietsdiefstal

Bijlage behorend bij
CONVENANT INZAKE DE AANPAK VAN FIETSDIEFSTAL

Juni 2008

Plan van Aanpak Fietsdiefstal

1. Inleiding

In de dialoog met de samenleving tijdens de eerste honderd dagen van het kabinet Balkenende IV is fietsdiefstal specifiek naar voren gebracht als maatschappelijke ergernis. Ondanks een recente afname, is het aantal fietsdiefstallen onaanvaardbaar hoog en vraagt om extra preventieve maatregelen. In het Beleidsprogramma 2007-2011 heeft het onderwerp fietsdiefstal, als onderdeel van de pijler V "Veiligheid, Stabiliteit en Respect", dan ook een prominente plek gekregen.

In 2010 moeten er ten opzichte van 2006 100.000 minder gestolen fietsen zijn

In dit plan wordt de aanpak van fietsdiefstal voor de periode 2007-2011 beschreven. Het is een aanpak met nadruk op preventie, met een palet aan maatregelen die elkaar versterken en met een duidelijk omschreven inzet van de verschillende partijen die betrokken zijn bij de aanpak van fietsdiefstal.

2. Cijfers en feiten

Fietsdiefstal is met recht een vorm van veelvoorkomende criminaliteit. De Veiligheidsmonitor Rijk 2007¹ laat zien dat ruim 1 op de 20 fietsbezitters in 2006 slachtoffer is van fietsdiefstal (5,3%) en dat er circa 763.000 fietsdiefstallen zijn gepleegd in 2006. Voor 2005 lagen deze cijfers nog hoger. De economische schade van fietsdiefstal laat zich moeilijk schatten. Dat die wel aanzienlijk is laat zich met de huidige omvang van het aantal fietsdiefstallen raden. Het aanzienlijke risico om slachtoffer te worden werkt ook door in het gedrag van mensen. Het is aantoonbaar dat mensen niet overgaan tot het kopen van een goede, nieuwe fiets en de fiets laten staan en kiezen voor een ander vervoermiddel vanwege het risico van fietsdiefstal. Fietsdiefstal doet daarmee afbreuk aan de (beleving van) veiligheid en leefbaarheid.

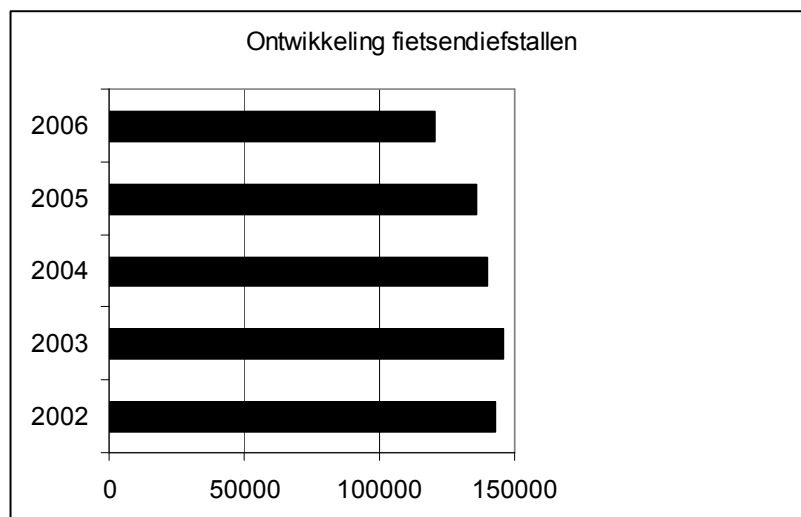
De aangiftebereidheid is laag. De Veiligheidsmonitor Rijk (VMR) 2007 laat zien dat volgens de slachtoffers circa 3 op de 10 fietsdiefstallen bij de politie wordt aangegeven (28,9%). De reden die de meeste slachtoffers noemen om geen aangifte te doen is "*het helpt toch niets*". Als wel aangifte gedaan wordt is dat veelal "*vanwege de verzekering*". Omdat lang niet alle fietsbezitters hun fiets verzekerd hebben, is deze aanleiding om aangifte te doen lang niet altijd aanwezig.

Het merendeel van het slachtofferschap van fietsdiefstal vindt plaats in de eigen woongemeente en in de eigen woonbuurt. Opvallend is dat naast de te verwachten plekken als de straat (23,5%) en bij het station of de bushalte (20,4%), veel diefstallen thuis plaatsvinden (27,1%).

Het aantal geregistreerde fietsdiefstallen in de misdrijfstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) ligt nog lager dan je zou verwachten met het aangiftepercentage uit de Veiligheidsmonitor Rijk. Het CBS telt 120.665 geregistreerde fietsdiefstallen in 2006. Grafiek 1 laat zien dat dit aantal de afgelopen jaren geleidelijk is afgenomen.

¹ Gelet op de doelstelling van dit kabinet over de periode 2006-2010 is in dit plan van aanpak gebruik gemaakt van de cijfers uit de VMR 2007 in plaats van cijfers uit de VMR 2008.

Grafiek 1: Ontwikkeling aantal geregistreerde fietsdiefstallen²



Vooraf in de grotere en studentensteden komt fietsdiefstal veel voor. In tabel 1 zijn de 30 gemeenten met de meeste aangiften van fietsdiefstal in 2006 opgenomen. De aangiften van fietsdiefstal in deze gemeenten maken samen bijna 47% uit van het totale aantal geregistreerde aangiften. Het merendeel van deze gemeenten maakt deel uit van de gemeenten waarop het grotestedenbeleid zich richt (G31).

Tabel 1: Gemeenten met de meeste aangiften fietsdiefstal in 2006³

Naam	Inwoners	Aangiften	Rangorde	Aangiften per 1000 inwoners
Amsterdam	743079	6189	1	8,3
Rotterdam	588697	3530	2	6,0
Groningen	180729	3504	3	19,4
Utrecht	280949	3102	4	11,0
Eindhoven	209172	3078	5	14,7
Nijmegen	159522	3011	6	18,9
's-Gravenhage	475627	2472	7	5,2
Enschede	154377	2200	8	14,3
Tilburg	200380	2047	9	10,2
Apeldoorn	156051	1965	10	12,6
Arnhem	142195	1797	11	12,6
Maastricht	120175	1700	12	14,1
Breda	169709	1639	13	9,7
Leiden	118069	1615	14	13,7
Leeuwarden	91817	1590	15	17,3
Zwolle	113078	1589	16	14,1
Amersfoort	136999	1561	17	11,4
Alkmaar	94455	1405	18	14,9
Delft	95090	1249	19	13,1
Zoetermeer	116979	1210	20	10,3

² Misdrifstatistiek CBS.

³ Idem. De gearceerde steden zijn steden uit het grotestedenbeleid en maken onderdeel uit van de G31.

Haarlem	147015	1197	21	8,1
's-Hertogenbosch	134717	1176	22	8,7
Sittard-Geleen	96648	1150	23	11,9
Hoorn	67846	1023	24	15,1
Almere	178466	1020	25	5,7
Gouda	71386	937	26	13,1
Zaanstad	140270	933	27	6,7
Venlo	92052	923	28	10,0
Oss	76416	920	29	12,0
Ede	107048	918	30	8,6

Vaak zijn er geen of weinig aangrijpingspunten voor opsporing. Het aantal aangehouden verdachten is in de periode 2002-2005 overigens wel toegenomen. In 2006 daalde dit aantal weer iets tot 4400 verdachten. Het gaat veelal om jonge verdachten. Het aandeel veelplegers ligt op 24% in 2006, het aandeel meerplegers op 46% en het aandeel starters op 30%⁴. Van de verdachten was in 2006 12% harddruggebruiker⁵. Het aandeel veelplegers en het aandeel harddruggebruikers in het totaal van de verdachten is de afgelopen jaren afgenomen. De afname van het aantal fietsdiefstallen en de dadergroepen veelplegers en verslaafden kan onder meer te maken hebben met de gerichte veelplegeraanpak in de afgelopen jaren.⁶

3. Doelstelling

In het beleidsprogramma van het kabinet Balkenende IV is een kwantitatieve doelstelling opgenomen over fietsdiefstal:

“100.000 minder gestolen fietsen in 2010 ten opzichte van 2006”

Deze doelstelling is gebaseerd op het absolute aantal door de bevolking in Nederland ondervonden delicten uit de Veiligheidsmonitor Rijk. De meting 2007 geeft voor het jaar 2006 een totaal van 763.000 fietsdiefstallen⁷. In 2010 100.000 minder fietsdiefstallen betekent een afname met 13%.

De aanpak die in dit plan wordt beschreven is gericht op het bereiken van deze doelstelling. Wanneer deze aanpak slaagt, zal dat het vertrouwen van burgers in de overheid zeker vergroten. Aan de verwachting dat het bereiken van de doelstelling met deze aanpak mogelijk is ligt onderstaande visie op het maatschappelijk probleem fietsdiefstal en de aanpak ervan ten grondslag.

⁴ Veelplegers: meer dan 10 aanhoudingen. Meerplegers: 2 tot en met 10 aanhoudingen

⁵ Volgens opgave van de politie.

⁶ “Fietsdiefstal daalt” in Secondant #5, oktober 2007; informatie is gebaseerd op politiegegevens uit het HKS.

⁷ Omdat dit cijfer afkomstig is van slachtofferonderzoek is er een betrouwbaarheidsmarge.

4. Visie op het probleem en de aanpak

In de ogen van velen is fietsdiefstal een “normaal” verschijnsel waar je weinig aan kunt doen. Soms zelfs zozeer dat normen vervagen en het acceptabel gevonden wordt om zelf een fiets te stelen als je door diefstal je eigen fiets bent kwijtgeraakt. Normaal staat hier bewust tussen aanhalingstekens want veel mensen zijn wel degelijk verontwaardigd en boos als het ze overkomt, maar al snel treden een zekere gelatenheid en berusting op. De inschatting is al snel dat er niets aan te doen is en dat aangifte doen niet helpt. Het is zeker in de grotere gemeenten geen inbreuk meer die verrast, maar een risico waar mensen als vanzelfsprekend rekening mee houden. De geringe aangiftebereidheid is wellicht de beste onderbouwing hiervoor.

Mensen maken een inschatting van het risico wanneer ze hun fiets stallen, een fiets aanschaffen of de keuze maken om zich met de fiets of met een ander vervoermiddel te verplaatsen. Fietsdiefstal heeft dus invloed op het leven van mensen en de keuzes die ze daarin maken. Fietsdiefstal heeft ook een negatief effect op de verkeersveiligheid (mensen gaan minder veilige oude fietsen gebruiken), het milieu (mensen gaan minder fietsen en gebruiken meer vervuilend vervoer) en de gezondheid (mensen gaan minder fietsen en dus minder bewegen).

Voor (draagvlak voor en wellicht medewerking aan) een aanpak van personen die fietsen stelen, gestolen fietsen verkopen of gestolen fietsen kopen en in bezit hebben moet dit beeld van fietsdiefstal als een “normaal” verschijnsel veranderen.

Op fietsdiefstal zijn economische wetten als die van vraag en aanbod van toepassing. Zolang er een “markt” is voor gestolen fietsen worden er ook fietsen gestolen. Die markt is er mede door het beperkte risico dat aan het stelen, verkopen en bezitten van gestolen fietsen verbonden is. Daarin moet niet alleen gekeken worden naar fietsdieven, maar ook naar de helers die gestolen fietsen kopen en verkopen en degenen die een gestolen fiets kopen en gebruiken. Bij het publiek moet een duidelijk besef ontstaan dat je met het kopen van een gestolen fiets de “markt” instand houdt die het stelen van fietsen aantrekkelijk en winstgevend maakt. De markt van gestolen fietsen moet ook verstoord worden. Onder andere door de risico's van het stelen, verkopen en bezitten van gestolen fietsen feitelijk en in de perceptie te vergroten. Voorwaarde daarbij is dat gestolen fietsen als zodanig herkenbaar worden, dat toezicht en handhaving plaatsvindt en dat dit zichtbaar gebeurt. Fabrikanten dragen daaraan bij door de fietsen te voorzien van unieke framenummers en chips die de fiets herkenbaar maken. Het is van belang dat fietsbezitters deze unieke kenmerken van hun fiets vastleggen en bewaren zodat deze bekend zijn voor de aangifte en voor toezicht en handhaving wanneer de fiets gestolen is.

Toezicht en handhaving hebben ook een preventieve werking en zijn nodig voor een effectieve aanpak van fietsdiefstal.

Om het aantal fietsdiefstallen terug te dringen is echter meer nodig, het verminderen van de gelegenheid om fietsen te stelen. Het is plausibel en aantoonbaar dat minder gelegenheid tot het stelen van fietsen effectief is. Binnen de aanpak van fietsdiefstal moet preventie dan ook veel nadruk krijgen. Daarvoor zijn in de eerste plaats fietsbezitters zelf verantwoordelijk. Zij moeten zich ook bewust zijn van die verantwoordelijkheid en de maatregelen die ze kunnen nemen om fietsdiefstal te voorkomen. Zij moeten fietsen goed vastzetten met goede sloten en de fiets op straat, maar ook thuis veilig stallen. Daar moeten ze dan wel de mogelijkheid voor hebben. Fabrikanten moeten fietsen voorzien van goede sloten. Goede sloten hebben echter weinig zin als je de fiets niet goed vast kunt maken aan de “vaste wereld”. Er moeten ook voldoende veilige (bewaakte) stallingmogelijkheden zijn.

Typen daders en helers

De mate waarin maatregelen tegen fietsdiefstal helpen is mede afhankelijk van het type dader. Zeker is dat uit bewaakte fietsstallingen weinig fietsen gestolen worden. Fietsen goed vastzetten met betere sloten helpt, zij het minder bij professionele fietsdieven. Sociale controle helpt vrijwel alleen bij incidentele fietsdieven en in mindere mate bij gelegenheddieven. Met name de jongeren die na een avond stappen een fiets stelen om naar huis te rijden.

Onderzoek maakt duidelijk dat verschillende typen daders en helers zijn te onderscheiden aan de hand van eigen beweegredenen:

- Incidentele- en gelegenheddieven stelen een enkele keer of regelmatig voor eigen gebruik. Vaak “gewone” fietsen waarvan de sloten relatief eenvoudig zijn open te breken. Incidentele- en gelegenhedshelers kopen een gestolen fiets voor eigen gebruik. Hoewel velen dit niet beschouwen als crimineel gedrag, is er wel degelijk sprake van een strafbaar feit als er sprake is van opzet- of schuldheiling⁸.
- Fietsdieven en -helers die beroepsmatig, professioneel of uit gewoonte stelen of gestolen fietsen verkopen, doen dit om er aan te verdienen. Drugsverslaafden doen dit veelvuldig om in hun verslaving te voorzien. Ze verkopen de gestolen fietsen veelal voor weinig geld op straat, zijn er handig in geworden en gebruiken veelal eenvoudig gereedschap. Professionele fietsdieven richten zich op de betere, duurdere fietsen, gebruiken zwaarder gereedschap en laten zich niet afschrikken door betere sloten. Ze verkopen de fietsen via beroepshelers of via de eigen kennissenkring. Daarnaast vormt het internet via websites als Marktplaats en Ebay een medium voor de verkoop van gestolen fietsen die veel helers gebruiken.

Een effectieve aanpak van fietsdiefstal houdt rekening met verschillende typen fietsdieven en helers en hun beweegredenen. Ook bij de voorlichting over preventieve maatregelen is het van belang om doelgroepen te onderscheiden: wie gebruiken de fiets vaak als vervoermiddel en wie worden vaak slachtoffer van fietsdiefstal? Zo zijn het vooral scholieren en studenten die de fiets vaak als vervoermiddel gebruiken, lopen mensen die geen ruimte hebben om de fiets binnen te stallen meer risico en zijn het vooral ouderen die kostbare, nieuwe fietsen in bezit hebben. Voor de effectiviteit van de aanpak van fietsdiefstal is het ook van belang om via een goede analyse zicht te krijgen op de plaatsen en tijdstippen waarop fietsdiefstal met name plaatsvindt, zodat de aanpak zich daarop kan richten. Zo is het gegeven dat veel fietsen thuis gestolen worden bruikbaar als het gaat om voorlichting aan fietsbezitters over het goed vastzetten van de fiets en het belang om dat ook thuis te doen.

5. Samenwerking en afspraken

Fietsdiefstal doet zich vooral lokaal en regionaal voor. Goed inzicht in het probleem van fietsdiefstal en de maatregelen die genomen kunnen worden is dan ook alleen lokaal en regionaal te krijgen en de aanpak van fietsdiefstal zal vooral lokaal en regionaal vorm moeten krijgen. Als het gaat om lokale, integrale veiligheid heeft de gemeente de regierol bij de aanpak. Van de gemeente wordt verwacht dat zij de samenwerking en gezamenlijke inzet van betrokken partijen (inclusief de gemeente zelf) op lokaal niveau weet te organiseren en te stimuleren. Dit op basis van een gedegen analyse van de problematiek van de fietsdiefstal en de plekken, tijdstippen en doelgroepen waarop de aanpak zich kan richten. Daarnaast heeft vooral de politie lokaal, maar ook regionaal een belangrijke rol omdat daders en helers ook bovenlokaal opereren.

Vanwege de cruciale rol van de gemeente is fietsdiefstal een van de veiligheidsonderwerpen in het Bestuursakkoord waarover tussen Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), gemeenten en het Rijk nadere afspraken zijn gemaakt in het Strategisch Beraad Veiligheid. Deze afspraken stellen dat

⁸ Dat is het geval wanneer iemand weet of had kunnen of moeten weten dat het gaat om een gestolen fiets.

gemeenten zorgdragen voor meer en veilige, bewaakte stallingsmogelijkheden voor fietsen en dat gemeenten bestuurlijke toezichthouders een taak geven bij de controle op gestolen fietsen, bijvoorbeeld bij grote fietsenstallingen. Dat de gemeenten zich inzetten voor voldoende stallingsmogelijkheden is overigens ook onderdeel van de uitvoeringsagenda van de nota Mobiliteit. De nadruk ligt daarbij op bestemmingsgebieden in de stedelijke centra.

Het ligt voor de hand om de nadruk te leggen bij die gemeenten waar de problematiek van de fietsdiefstal het sterkst aanwezig is. Daar is tenslotte de grootste winst te halen als het gaat om het terugdringen van het aantal fietsdiefstallen. Dat zijn voornamelijk de grotere steden. Om die reden is aansluiting gezocht bij de samenwerkingsverbanden van de grotere steden (G27 en G4). Waar in de onderstaande aanpak gesproken wordt over activiteiten van gemeenten worden in ieder geval, maar niet noodzakelijk uitsluitend, deze gemeenten bedoeld. De VNG zal alle gemeenten, maar met name de gemeenten waar fietsdiefstal veel voorkomt, actief aansporen om fietsdiefstal aan te pakken en gemeenten hierover informeren en hierin ondersteunen. Onder meer door het organiseren van een workshop over de mogelijkheden om fietsdiefstal aan te pakken en het formeren van een werkgroep waar deelnemende gemeenten gezamenlijk strategieën en implementaties voor de aanpak van fietsdiefstal kunnen uitwerken en ervaringen kunnen uitwisselen. Overigens maken verschillende gemeenten zich al sterk voor de aanpak van fietsdiefstal.

Amsterdam: De gemeente Amsterdam zet al enige tijd een controleteam in om in de openbare ruimte fietsen te controleren op diefstal met behulp van digitale aangiftegegevens. Het team bestaat uit een toezichthouder met BOA-status en twee assistenten (toezichthouders). Met dit team worden grote aantallen fietsen gecontroleerd bij onder andere grote stallingen.

Amersfoort: Net als verschillende andere gemeenten heeft de gemeente Amersfoort na een succesvolle proef met een grote toename in het gebruik verschillende gratis bewaakte fietsenstallingen in gebruik.

Den Haag: In de gemeente Den Haag is een project opgezet waarbij wijkbewoners door studenten persoonlijk benaderd worden over het nemen van maatregelen tegen fietsdiefstal. De aanpak gericht op gedragsverandering van bewoners blijkt succesvol.

Groningen: De gemeente Groningen kent een aparte organisatie bewaakte rijwielstallingen die een kleine 30 bewaakte fietsenstallingen exploiteert, waaronder ook verschillende schoolstallingen.

Gouda: Onder andere de gemeente Gouda heeft de Fietzersbond onderzoek laten doen naar onder andere fietsdiefstal in de gemeente om op basis daarvan gericht beleid te kunnen voeren op de plekken waar fietsdiefstal veel voorkomt.

Winterswijk: Niet alleen grote gemeenten zijn actief. Zo is in de gemeente Winterswijk een integrale aanpak van diefstal en heling van fietsen tot stand gekomen waarin onder andere de gemeente, politie, plaatselijke fietsenhandelaren en scholen meewerken.

De gemaakte afspraken in het kader van het Bestuursakkoord maken ook duidelijk waarop de activiteiten van de landelijke overheid zich zullen richten. Het gaat dan om benodigde wet- en regelgeving, het inzetten van een publiekscampagne, het in gebruik nemen en openstellen van het fietsdiefstalregister en het realiseren van een aanpak van de verkoop van gestolen fietsen via het internet. Ook investeert het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) in de aanleg van extra fietsenstallingen bij stations. Naast de betrokkenheid en inzet van het Rijk⁹ en de gemeenten zijn voor een effectieve aanpak activiteiten en inzet nodig van overheidsorganisaties als politie en openbaar

⁹ Met name de departementen van BZK, Justitie, VenW en VROM.

ministerie waar het gaat om controles op gestolen fietsen bij onder andere de (tweedehands) fietshandel en de opsporing en vervolging van heling van gestolen fietsen. Naast inzet van de politie is ook inzet van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) van belang voor het functioneren van het fietsdiefstalregister. Al deze activiteiten van zowel de lokale als de landelijke overheid maken deel uit van de totale aanpak die in paragraaf 6 beschreven wordt.

Niet alleen de overheid, maar ook private partijen en overkoepelende organisaties als fietsproducenten, fietshandelaren, verzekeraars, fietserorganisaties en de Fietsersbond leveren een cruciale bijdrage aan de totale aanpak van fietsdiefstal. Zo zetten de fietsfabrikanten zich al enige jaren in door het plaatsen van chips in fietsen en hebben de zij en de politie zich in samenwerking met de RDW ingezet voor de totstandkoming van het landelijk fietsdiefstalregister.

In de landelijke Stuurgroep Fietsdiefstal komen de meeste betrokken overheidsorganisaties, private partijen en overkoepelende organisaties bij elkaar om af te stemmen, afspraken te maken en richting te geven aan de aanpak van fietsdiefstal. Deze Stuurgroep is uniek en een ideale structuur om richting te geven aan de aanpak van fietsdiefstal die afhankelijk is van de inzet van vele partijen. Er wordt dan ook zo veel mogelijk vanuit dat verband initiatief ondernomen. In de landelijke Stuurgroep Fietsdiefstal wordt de bijdrage van de verschillende partijen aan de totale aanpak van fietsdiefstal vastgelegd. Een overzicht van de betrokken partijen bij de aanpak van fietsdiefstal en hun rol is als bijlage 1 in dit plan van aanpak opgenomen.

Los van alle inzet en aandacht van betrokken partijen bij de aanpak van fietsdiefstal moet duidelijk blijven dat het niet in de laatste plaats fietsbezitters zélf zijn die door het nemen van preventieve maatregelen een cruciale bijdrage kunnen en moeten leveren aan de bestrijding van fietsdiefstal. Fietsbezitters zullen daar door de betrokken partijen en via de landelijke publiekscampagne op gewezen worden.

6. Aanpak

In de visie op het probleem fietsdiefstal is een viertal voorwaarden of aangrijpingspunten te vinden waarop maatregelen voor een effectieve aanpak zich kunnen richten:

- Minder acceptatie en meer motivatie voor het tegengaan van fietsdiefstal en bewustwording wat tegen fietsdiefstal gedaan kan worden. Zowel bij de fietsbezitters als bij partijen die betrokken zijn bij het tegengaan van fietsdiefstal.
- De aanwezigheid van goede (lokale en regionale) analyses van de problematiek van fietsdiefstal en goede samenwerking en afstemming in de aanpak. Dit om de maatregelen zo effectief mogelijk te laten zijn door ze te richten op de plekken, tijdstippen en doelgroepen die er toe doen en door betrokkenheid van de partijen die de benodigde maatregelen kunnen nemen.
- Het risico dat verbonden is aan het stelen en het helen en bezitten van gestolen fietsen vergroten om de “economie” rond gestolen fietsen onder druk te zetten. Het kunnen identificeren van gestolen fietsen is daarbij een voorwaarde.
- De gelegenheid tot het stelen van fietsen verkleinen door preventieve maatregelen van fietsbezitters zelf, maar ook door fietsbezitters in staat te stellen hun fiets veilig te stallen. Daarnaast door het stimuleren van innovaties die de gelegenheid tot het stelen van fietsen verminderen.

Deze aangrijpingspunten passen goed in het concept tegenhouden dat door de politie wordt gebruikt. De verschillende maatregelen die zich op de bovenstaande aangrijpingspunten richten worden hieronder beschreven. Bij deze maatregelen is aangegeven welke partijen daarbij betrokken zijn.

1. Publiekscampagne

In het voorjaar van 2008 start een publiekscampagne met als boodschappen:

- Weet wat je bezit (vastleggen en bewaren gegevens van de fiets)
- Beveilig je fiets
- Doe altijd aangifte als je fiets gestolen wordt
- Koop geen gestolen fiets

De nadruk van de campagne ligt op het motiveren van fietsbezitters om de kenmerken van hun fiets die nodig zijn voor identificatie van de fiets vast te leggen en te bewaren en aangifte te doen met deze gegevens als de fiets gestolen wordt. Vooral door duidelijk te maken dat aangifte doen zin heeft. Deze focus is gekoppeld aan het in gebruik nemen van het fietsdiefstalregister dat alleen goed kan functioneren als er daadwerkelijk aangifte gedaan wordt van fietsdiefstal en de gegevens die de gestolen fiets identificeerbaar maken bekend zijn. Daarnaast worden fietsbezitters bewust gemaakt van de mogelijkheden om hun fiets te beveiligen en worden ze aangezet om dat ook te doen. De campagne moet ook uitstralen dat fietsdiefstal en het kopen van een gestolen fiets “*not done*” zijn, dat fietsdiefstal aandacht heeft en dat er in toenemende mate risico's aan verbonden zijn voor degenen die zich er schuldig aan maken¹⁰. Verschillende betrokken partijen als de VNG c.q. gemeenten, de politie, de ANWB (Stichting ART) en de Fietsersbond zullen met voorlichting en andere activiteiten aansluiten op de landelijke campagne.

2. Expertise en kennis voor de lokale aanpak

De partijen die bij de aanpak van fietsdiefstal zijn betrokken gaan de gezamenlijke kennis en expertise borgen, delen en actief uitdragen naar onder andere gemeenten en politie die lokaal de aanpak van fietsdiefstal moeten realiseren. De beschikbare informatie wordt bij elkaar gebracht of aan elkaar gekoppeld, vragen komen op één plek terecht en vanuit één plek beantwoord, vanuit één plek worden partijen ondersteund en gestimuleerd om maatregelen tegen fietsdiefstal te nemen. Onder andere door het realiseren van interne campagnes en bijdragen aan bijeenkomsten voor doelgroepen waarin aandacht aan de aanpak van fietsdiefstal gegeven kan worden. Een interne campagne bij de politie zal zich onder meer richten op het zorgvuldig opnemen van aangiften, het fietsdiefstalregister en het gebruik van dit register. Verder wordt een toolkit aanpak fietsdiefstal ontwikkeld voor gemeenten.

Deze expertisefunctie met de naam Centrum Fietsdiefstal wordt ingevuld vanuit een samenwerking tussen het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) en de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc) met een duidelijke inbreng van kennis, ervaring en netwerken vanuit het Fietsberaad (onderdeel van het kennisplatform verkeer en vervoer, KPVV) en de Fietsersbond. Deze partijen vullen elkaar wat betreft kennis, expertise en netwerken goed aan. Deze kennis en expertisefunctie wordt met twee fte vanuit AVc en CCV ingevuld, met financiering vanuit het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK).

3. Analyse

Op basis van een analyse kunnen de juiste maatregelen gericht worden op de plekken, tijdstippen en doelgroepen waar de problematiek het grootst is. Een gedeelde probleemanalyse vormt ook een goede basis voor samenwerking bij de aanpak van het probleem: Het is essentieel voor het oppakken van de regierol door de gemeente. De politie is vanuit het concept van de informatie gestuurde politie bezig met de verdere ontwikkeling van criminaliteitsbeeldanalyses (CBA). Een korte handreiking en een voorbeeld voor het opstellen van een dergelijke analyse voor fietsdiefstal wordt gemaakt en verspreid vanuit het op te richten Centrum Fietsdiefstal. De politie heeft een signalerende en adviserende rol richting gemeenten. Met inbreng vanuit de politie zullen in de gemeenten waar fietsdiefstal veel voorkomt analyses van het probleem fietsdiefstal gemaakt worden.

¹⁰ De campagne wordt bekostigd en begeleid door BZK in afstemming met de landelijke Stuurgroep Fietsdiefstal, is aanbesteed via de Rijksvoorlichtingsdienst en wordt uitgevoerd door het bureau Euro RSCG dat uit de aanbesteding naar voren is gekomen.

4. Samenwerking

De gemeenten waar fietsdiefstal veel voorkomt zullen een lokaal samenwerkingsverband rond de aanpak van fietsdiefstal organiseren met relevante lokale partijen en geven zo invulling aan hun regierol. De gemeenten bepalen zelf de vorm van dit samenwerkingsverband en de partijen die daarin een rol spelen. Indien de gemeente een lokaal samenwerkingsverband heeft georganiseerd, dan volgen alle partijen de afspraken die in dit plan van aanpak staan verwoord. Voor het ondersteunen van de regierol door gemeenten op het gebied van veiligheid is de handreiking “*Kernbeleid Veiligheid*” met bijbehorende hulpmiddelen ontwikkeld. Ook in de handreiking “*Aanpak fietsdiefstal in gemeenten*” wordt hierop ingegaan.

5. Identificatie van fietsen

De Nederlandse fietsfabrikanten verenigd in de RAI-vereniging, maar inmiddels ook een aantal anderen, brengen (gecertificeerde) chips aan op de door hen gefabriceerde fietsen die met een reader kunnen worden uitgelezen. De kosten worden door de fietsfabrikanten gedragen. Het achteraf aanbrenge van chips wordt afgeraden (te gemakkelijk verwijderbaar en slecht uitleesbaar). Naast de chip is het aanbrenge van het framenummer de beste identificatie. Framenummers worden door de Nederlandse fietsfabrikanten op alle fietsen aangebracht. Het is van belang om framenummers zodanig op de fiets aan te brengen dat die niet of slechts met veel schade voor de fiets te verwijderen zijn. Betrokken partijen zullen zoeken naar manieren om dit zo goed mogelijk te realiseren. Vanaf 2006 hanteren de fietsfabrikanten verenigd in de RAI-vereniging een standaard framenummer dat altijd uniek is. De nog steeds actuele aanpak voor het opsporen van fietsen met framenummers wordt actief verspreid voor de branche, gemeentelijke toezichthouders en politie vanuit het Centrum Fietsdiefstal.

Het is van belang om waar mogelijk te voorkomen dat niet identificeerbare fietsen terug in het verkeer komen. Waar politie en gemeenten gevonden of verwijderde fietsen via de tweedehands markt of anderszins weer in het verkeer brengen is het zaak om deze fietsen, waarvan het framenummer ontbreekt of verdwenen is, weer van een uniek framenummer te voorzien. Eigenaars die hun verwijderde fiets komen ophalen zijn daar niet toe te verplichten, maar kan het wel worden aangeboden. De organisatie en werkwijze die hiervoor nodig is, is al beproefd bij de Amsterdamse Fietsafhandel Centrale (AFAC). In verschillende gemeenten zijn of worden soortgelijke gemeentelijke fiets afhandel centrales opgericht. De ontwikkelde aanpak voor het behandelen van teruggevonden of verwijderde fietsen (trechtermodel) zal vanuit het Centrum Fietsdiefstal actief verspreid worden naar gemeenten en politie.

Het wettelijk verplichten van een uniek identificatienummer (bijvoorbeeld het huidige framenummer) voor fietsen kan een grote bijdrage leveren aan de aanpak van fietsdiefstal. Voor auto's en bromfietsen is dat al de praktijk. Voor fietsen is dat nu de inzet. Ten behoeve van besluitvorming over eventuele invoering van een verplicht, uniek identificatienummer voor fietsen en de wijze waarop die wordt aangebracht worden de mogelijkheden en consequenties ervan onderzocht.

Sluitstuk van deze benadering is het graveren van postcodes door graveeracties van de politie, de gemeenten en andere organisaties. Voor oudere fietsen zonder een uniek kenmerk is dit de enige manier om deze fietsen alsnog herkenbaar te maken. Er moet terughoudend mee omgegaan worden. Fabrikanten wijzen, refererend aan de garantievoorwaarden, op het risico van beschadiging van het frame. De postcode in de aangifte wordt doorgegeven aan de RDW en opgenomen in het fietsdiefstalregister als opsporingskenmerk.

6. Landelijk fietsdiefstalregister en aangifte

De RDW heeft enkele jaren geleden het fietsdiefstalregister opgezet. Het register wordt door de Nederlandse fietsfabrikanten gevoed met de gegevens van alle geproduceerde fietsen die voorzien zijn van een chip. De politiekorpsen vullen het register via een koppeling met het basisprocessensysteem met informatie over gestolen fietsen vanuit de aangiften. Niet alleen fietsen met een chip maar ook andere identificeerbare fietsen (framenummer in combinatie met het merk, eventueel aanvullend postcode en huisnummer). Eind 2007 beschikten alle korpsen over een koppeling met het register. Ook wat betreft de internetaangiften. De politiekorpsen voeren met ingang van januari 2008 alle aangiften van fietsdiefstal van identificeerbare fietsen in in het register. Een aantal korpsen hebben ook gegevens van 2007 ingevoerd in het register, maar dit is niet volledig. De kosten van het register worden gedragen door het ministerie van VenW en de RDW. De kosten voor de aanlevering van de gegevens voor het register zijn voor de fabrikanten en de politie.

Verbeterde identificatie van fietsen geeft meer mogelijkheden voor de opsporing van gestolen fietsen. Het doen van aangifte met de benodigde gegevens voor identificatie zijn daarvoor wel van belang. In ieder geval chipnummer en/of framenummer. Andere unieke kenmerken of een foto van de fiets kunnen aanvullend helpen. Via de publiekscampagne zullen fietsbezitters op dat punt geïnformeerd en gestimuleerd worden. Ook de fietshandel en verzekeraars hebben hierin een belangrijke rol. Waar zij fietsbezitters kunnen informeren over het belang van het (middels de registratiekaart c.q. fietspaspoort) vastleggen en bewaren van onder meer het chipnummer en/of het framenummer zullen zij dat doen. Daarnaast zal onder andere via een interne campagne de politie geïnformeerd en geïnstrueerd worden over het opnemen van aangiften van fietsdiefstal en het fietsdiefstalregister.

Het fietsdiefstalregister is met ingang van 28 januari 2008 voor het publiek via internet te raadplegen. Op die manier kan iedereen bij de koop van een tweedehands fiets controleren of de betreffende fiets in het register als gestolen geregistreerd staat. Deze internettoegang is ontwikkeld en bekostigd door de RDW. Ook gemeenten kunnen gebruik gaan maken van het fietsdiefstalregister om te controleren of fietsen die gevonden of verwijderd worden van diefstal afkomstig zijn.

7. Toezicht en controle

Door het benutten van de chips, unieke framenummers en het fietsdiefstalregister zijn gestolen fietsen beter te identificeren en op te sporen. Wanneer dat zichtbaar gebeurt, zal dat ook een preventief effect hebben. Fietsendieven en helers lopen meer risico en de vraag naar gestolen fietsen kan onder druk komen te staan wanneer duidelijk wordt dat een gestolen fiets eenvoudiger herkend kan worden. Dat gaat echter niet zonder zichtbare controle en toezicht. De gemeenten waar fietsdiefstal veel voorkomt zullen toezichthouders inzetten voor gerichte, periodieke controles op gestolen fietsen bij onder andere grote fietsenstallingen. Onder andere in Amsterdam zijn goede ervaringen opgedaan met en werkwijzen ontwikkeld voor een gemeentelijk fietscontroleteam dat ter plekke framenummers, chips of andere identificeerbare kenmerken natrekt en optreedt bij het vinden van gestolen fietsen.

Ook de politie zal een bijdrage leveren aan dit toezicht door gerichte periodieke controles te houden bij (tweedehands) fietshandelaren en op straat naar de aanwezigheid van gestolen fietsen (heling). De bij de Bond van Garagehouders (Bovag) aangesloten fietshandelaren kennen overigens een gedragscode waarin de garantie is opgenomen dat er geen gestolen fietsen verkocht worden. Ook de bij de Bovag aangesloten fietshandelaren zullen readers gaan gebruiken om fietsen die bij de handel binnenkomen te controleren op diefstal. Wanneer voor het toezicht en het gebruik van uitleesapparatuur voor de chips door onder meer toezichthouders en politie aanvullende of verandering van regelgeving nodig is, zal hierin worden voorzien.

Voor opkopers en handelaren in tweedehands fietsen gelden administratie- en informatieverplichtingen. Gemeenten zullen, waar dit gegeven de omvang van fietsdiefstal en heling van gestolen fietsen effectief is, een registercontroleur (toezichthouder met BOA bevoegdheid) aanstellen om daadwerkelijke controle van de verplichte registers uit te voeren om zo heling tegen te gaan. Deze aanpak biedt bovendien mogelijkheden om op te treden tegen handelaren die niet op een legale en controleerbare wijze willen opereren. Daarbij wordt aandacht gegeven aan verkoop via websites als Marktplaats en Ebay en kunnen politie en woningcorporaties meewerken door te signaleren wanneer woningen, schuren of garages gebruikt worden als verkooppunt voor (gestolen) fietsen.

8. Opsporing en handhaving verbeteren

Zoals gezegd is er in het geval van fietsdiefstal vaak niet of nauwelijks sprake van aangrijpingspunten voor opsporing. Waar echter sprake is van een bekende dader, extreme modus operandi (hele grove middelen) of wanneer er sprake is van een patroon (veel diefstallen op dezelfde plek, op dezelfde tijdstippen of met dezelfde modus operandi) ligt actieve opsporing wel voor de hand. Ook in het geval van fietsdiefstal. Dit conform de aanwijzing voor de opsporing zoals die door het openbaar ministerie wordt gehanteerd.

Voorwaarde voor opsporing is de beschikbaarheid van goede analyses van fietsdiefstal. Met een goede analyse van fietsdiefstal kunnen patronen aan het licht komen. Wanneer dat het geval is zullen politie en openbaar ministerie overgaan tot opsporing en waar dit succes heeft ook overgaan tot vervolging. Met het gebruik van de zogenaamde "lokfiets" bij de opsporing van fietsdiefstal zijn recent goede ervaringen opgedaan waarbij de rechtbank het gebruik van een lokfiets acceptabel heeft gevonden. Het gebruik van een lokfiets zal veelal gelegenheddieven opleveren. Politie en openbaar ministerie blijven inzetten op de aanpak van veelplegers, waaronder ook personen die zich schuldig maken aan fietsdiefstal.

De controle van onder meer (tweedehands) fietshandelaren en het benutten van mogelijkheden voor opsporing van heling via het internet zal resulteren in helingzaken. Door aan dergelijke zaken ook in de publiciteit aandacht te geven wordt zichtbaar dat diefstal en heling van fietsen daadwerkelijk aandacht krijgt. Recent onderzoek van het WODC¹¹ naar heling laat zien dat de aanpak van heling nog weinig prioriteit krijgt, terwijl het wel bepalend is voor de omvang en ontwikkeling van veel vermogenscriminaliteit, waaronder fietsdiefstal. Het rapport geeft aangrijpingspunten voor het terugdringen van heling en mogelijkheden voor gerichte opsporing van heling. Het is zaak deze mogelijkheden te benutten. De politiekorpsen zullen lokaal en regionaal aandacht besteden aan heling van gestolen fietsen, wat zal resulteren in meer zaken. Wanneer de onderbouwing daarvan voldoende is zal het OM in deze zaken ook vervolging instellen. Waar het aanbod van zaken van fietsdiefstal en heling van fietsen omvangrijk is kunnen de betreffende arrondissementen themazittingen opzetten voor meerplegers. Hier zijn in Amsterdam goede ervaringen mee opgedaan. De ontwikkeling van helingzaken zal worden gevolgd.

Het rapport van het WODC stelt dat internet als afzetkanaal voor gestolen goederen in betekenis zal blijven toenemen en dat het voor opsporingsautoriteiten van belang is om te investeren in kennis van heling via internet. De politiekorpsen geven in toenemende mate aandacht aan de verkoop van gestolen goederen, waaronder fietsen, via het internet. Zo beschikken alle korpsen over digitaal rechercheurs of zogenaamde digiteams die zich onder meer bezighouden met verkoop van gestolen goederen via websites als Marktplaats en Ebay. Ook wordt in overleg met Marktplaats gewerkt aan een systematiek om signalen over verkoop van gestolen goederen onder de aandacht van de politie te brengen. De aanpak van heling via internet past ook binnen de bredere aanpak van cybercrime. Door een op te richten landelijk multidisciplinair team zal gewerkt worden aan het ontwikkelen van een

¹¹ Helingpraktijken onder de loep; Impressies van helingcircuits in Nederland, WODC, 2007.

analyse en aanpak van de verkoop van gestolen fietsen via internet. Zicht krijgen op het aanbod van gestolen fietsen op het internet vormt een onderdeel daarvan.

Door het openbaar ministerie zijn kennis over de aanpak van fietsdiefstal en goede voorbeelden, waaronder de mogelijkheden voor opsporing bijeen gebracht en op papier gezet. Deze informatie zal vanuit het Centrum Fietsdiefstal onder de aandacht van betrokken partijen als gemeenten en politiekorpsen worden gebracht.

9. Terugbezorgen

Een goed gevuld fietsdiefstalregister, het doen van aangifte, actief toezicht en opsporingsbeleid zullen resulteren in meer teruggevonden fietsen. Het is van belang om als gemeente duidelijk beleid en een goede organisatie te hebben als het gaat om het terugbezorgen van teruggevonden fietsen. Voor een goede terugbezorg-logistiek worden (rand)voorwaarden en richtlijnen opgesteld om gemeenten hierin te ondersteunen (trechtermodel). Daarbij is het van belang om ook fietsen die door gemeente en politie worden verwijderd na te kijken in het fietsdiefstalregister zodat deze naar de eigenaar of de verzekeringsmaatschappij terug kunnen wanneer het blijkt te gaan om gestolen fietsen. Veel fietsen worden tenslotte na diefstal gebruikt en achtergelaten. Onderdeel van het beleid moet ook zijn dat voorkomen wordt dat niet identificeerbare fietsen weer terugkeren in het legale verkeer. Het terugbezorgen van gestolen fietsen onderstreept voor het publiek ook het nut van het doen van aangifte en de aandacht voor fietsdiefstal.

Ook is het van belang dat gemeenten goed aangeven dat fietsen op bepaalde plaatsen verwijderd worden door gebruik te maken van duidelijke borden waarop staat waar verwijderde fietsen heengebracht worden. Voorkomen moet worden dat personen die hun fiets kwijt zijn omdat de gemeente ze verwijderd heeft, het idee hebben dat hun fiets gestolen is. Best practices zullen worden aangeboden vanuit het Centrum Fietsdiefstal en de gemeenten zullen zich inspannen om deze misverstanden te voorkomen. Onder andere door het plaatsen van duidelijke borden op de plaatsen waar fietsen worden verwijderd als ze er illegaal gestald worden en het aankondigen van verwijderacties.

10. Stallen en vastmaken van fietsen

Uit bewaakte fietsenstallingen worden weinig fietsen gestolen. Daarnaast maken fietsenstallingen waar de fiets goed aan “de vaste wereld” vastgemaakt kan worden het stelen van fietsen een stuk moeilijker. De gemeenten waar fietsdiefstal veel voorkomt zullen het aantal bewaakte stallingen en stallingen die het mogelijk maken om de fiets goed vast te zetten uitbreiden. Deze gemeenten zullen daarbij in de gemeente expliciet afwegen en besluiten of bewaakte fietsenstallingen ook gratis gebruikt kunnen worden om het gebruik ervan zo laagdrempelig mogelijk te maken.

Veel fietsen worden thuis gestolen. Een van de oplossingen hiervoor is dat huizen over een berging beschikken waarin fietsen veilig gestald kunnen worden. Van 1992 tot 2003 was in het Bouwbesluit opgenomen dat nieuwe huizen verplicht over een berging moesten beschikken. Deze eis is uit het Bouwbesluit geschrapt, omdat gedacht werd dat de markt dit zelf wel zou regelen. Dit blijkt niet het geval te zijn. Het ministerie van VROM heeft een onderzoek ingesteld naar zowel de mogelijkheid om bergingen weer in het Bouwbesluit op te nemen, zodat nieuw gebouwde gebouwen over een berging beschikken, als naar mogelijke alternatieven zodat ook reeds gebouwde gebouwen beschikken over een veilige stallingsmogelijkheid.

Een andere plek waar veel fietsen gestolen worden is bij openbare voorzieningen als bioscopen, sportcomplexen en winkelcentra. Ook hier kunnen voldoende veilige stallingsmogelijkheden helpen. In de uitvoeringsagenda van de nota Mobiliteit is opgenomen dat tekorten aan stallingsmogelijkheden bij bestemmingsgebieden in stedelijke centra in kaart worden gebracht en dat voorstellen geformuleerd

worden voor de aanpak van geconstateerde tekorten. Het aantal veilige stallingmogelijkheden bij stations zal door het ministerie van VenW in samenwerking met onder andere decentrale overheden, NS en ProRail worden uitgebreid als onderdeel van het actieplan "*Groei op het spoor*". Ook wordt een plan ontwikkeld voor de aanpak van fietsen die in onbewaakte stallingen achterblijven en daar de beschikbare ruimte beperken.

Het aanbod aan veilige stallingmogelijkheden moet natuurlijk wel gebruikt worden. Via de publiekscampagne zullen fietsbezitters gewezen worden op de risico's van fietsdiefstal en de bijdrage die zij kunnen leveren door gebruik te maken van veilige stallingen en het goed vastzetten van fietsen om diefstal te voorkomen.

11. Keurmerken en doorlichting

Het gebruik van keurmerken bevordert het gebruik van kwalitatief goede en bewezen effectieve middelen en instrumenten als goede fietsenstallingen en sloten. Er bestaan al de nodige keurmerken. Het belang van het voldoen aan keurmerken zal actief uitgedragen en bevorderd worden. Ook in de keurmerken Veilig Wonen, Veilig Uitgaan en Veilig Ondernemen zijn aspecten en eisen opgenomen ter voorkoming van fietsdiefstal. De toepassing van deze keurmerken wordt gestimuleerd, bijvoorbeeld door de stichting ART (ANWB) als het gaat om sloten.

Doorlichtingen van de gemeente op het aspect preventie van fietsdiefstal kan gemeenten helpen om duidelijk te krijgen wat ze waar en wanneer kunnen doen om preventie van fietsdiefstal te verbeteren. De Fietsersbond heeft een systematiek voor een dergelijke doorlichting ontwikkeld die al in enkele gemeenten is toegepast. De Fietsersbond zal naast informatie en goede voorbeelden op verzoek van gemeenten ook de systematiek voor deze doorlichting beschikbaar stellen zodat gemeenten deze kunnen toepassen. Een dergelijke doorlichting vormt een goede start voor de aanpak in gemeenten waar fietsdiefstal veel voorkomt.

12. Innovatie

Allerlei vormen van innovatie kunnen een grote bijdrage leveren aan het voorkomen van fietsdiefstal in de toekomst. Te denken valt aan innovatie op het gebied van bijvoorbeeld "*tracking and tracing*", mogelijkheden voor automatische detectie van gestolen fietsen via detectiepoortjes bij bijvoorbeeld fietsenstallingen die reageren op chips, betere sloten zoals sloten die deel uitmaken van het frame van de fiets en niet zonder onherstelbare schade verwijderd kunnen worden, betere en goedkopere readers en chips en framenummers en chips die nog moeilijker van de fiets te verwijderen zijn. Vanuit de fietsfabrikanten en het programma Technologie en Veiligheid van het ministerie van BZK zal bijgedragen worden aan innovatie ten behoeve van de preventie van fietsdiefstal.

6. Organisatie, planning, monitoring en financiering

De organisatie, planning en financiering van de aanpak van fietsdiefstal is niet rigide. Waar nodig zullen organisatie en planning worden aangepast en zal aanvullende financiering gezocht worden.

Organisatie

Voor een effectieve integrale aanpak van fietsdiefstal is inzet nodig van verschillende publieke en private partijen. Al deze partijen hebben zitting in de landelijke Stuurgroep Fietsdiefstal. Deze Stuurgroep wordt voorgezeten en ondersteund vanuit het AVc. De Stuurgroep is het platform waar de bijdragen van de verschillende partijen aan de aanpak van fietsdiefstal worden besproken en vastgelegd. Ook zal in de Stuurgroep gesproken worden over samenwerking, voortgang, nieuwe initiatieven en eventuele wijzigingen in de aanpak. De betreffende partijen zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van de afgesproken bijdrage aan de aanpak en rapporteren over de stand van zaken in de Stuurgroep. Partijen kunnen elkaar in de Stuurgroep op de afgesproken bijdragen

aanspreken. Waar nodig zullen vanuit de Stuurgroep werkgroepen worden geformeerd rond de uitvoering van specifieke maatregelen.

De aanpak van fietsdiefstal maakt deel uit van pijler V “Veiligheid, Stabiliteit en Respect” van het Beleidsprogramma van het kabinet Balkenende IV en is onderdeel van het project Veiligheid begint bij Voorkomen. Besluitvorming en verantwoording over de aanpak van fietsdiefstal maakt deel uit van de totale besluitvorming en verantwoording in het kader van het Beleidsprogramma en het project Veiligheid begint bij Voorkomen en vindt plaats binnen de daarvoor ingestelde structuren. Overleg en besluitvorming met andere betrokken partijen vindt plaats in de landelijke Stuurgroep Fietsdiefstal en zonodig in bestaande overleg- en besluitvormingsstructuren als het Strategisch Beraad Veiligheid, het Korpsbeheerdersberaad of de Raad van Hoofdcommissarissen.

Looptijd

De aanpak loopt van 2008 tot en met 2010. Afstemming en besluitvorming over de aanpak heeft plaatsgevonden in het eerste kwartaal van 2008. Daar op vooruitlopend zijn al wel een aantal stappen gezet en maatregelen gestart. Tijdens de opening van de FietsVak 2008 op maandag 28 januari 2008 is de publiekscampagne aangekondigd en is het fietsdiefstalregister in gebruik genomen door de minister van BZK in aanwezigheid van de pers. In het voorjaar van 2008 start de publiekscampagne die door zal lopen tot en met het najaar van 2008. Verder is het Centrum Fietsdiefstal vanaf het voorjaar van 2008 operationeel. Het Centrum Fietsdiefstal start dan met het informeren, activeren en ondersteunen van (lokale) partijen met betrekking tot de aanpak van fietsdiefstal en zal dat doen tot eind 2010. Deze maatregelen zijn in het eerste kwartaal van 2008 voorbereid. De maatregelen in de sfeer van toezicht, handhaving en het uitbreiden van stallingsmogelijkheden starten in de tweede helft van 2008 en lopen door tot eind 2010. Enkele maatregelen als het aanbrengen van chips en framenummers wordt al langere tijd gedaan door de fabrikanten. Die gaan hiermee door.

Monitoring

De ontwikkeling van het aantal fietsdiefstallen in relatie tot de doelstelling wordt jaarlijks gemonitord via de Veiligheidsmonitor Rijk waarin het absolute aantal door de bevolking in Nederland ondervonden delicten wordt gemeten. Aanvullend zal ook de ontwikkeling van het aantal aangiften van fietsdiefstal via de misdrijfstatistiek van het CBS gemonitord worden tot op het niveau van gemeenten. Monitoring van de voortgang van de verschillende maatregelen vindt plaats aan de hand van de overzichten, verslagen en rapportages die vervaardigd worden voor bespreking in de landelijke Stuurgroep Fietsdiefstal en voor overleg en verantwoording over de voortgang van het Beleidsprogramma en het project Veiligheid begint bij Voorkomen.

Financiën

Uitgangspunt voor de financiering van de aanpak van fietsdiefstal is dat de betrokken partijen zorg dragen voor de kosten die samenhangen met hun eigen bijdrage aan de aanpak. Er is geen extra budget voor de aanpak van fietsdiefstal beschikbaar vanuit de verdeling van de extra middelen uit het regeerakkoord van het kabinet voor pijler V van het Beleidsprogramma “Veiligheid, Stabiliteit en Respect”. Wel maakt de rijksoverheid middelen vrij voor de eigen bijdrage aan de aanpak van fietsdiefstal (financiering publiekscampagne en Centrum Fietsdiefstal). Bij de verdeling van de extra middelen voor pijler V van het Beleidsprogramma zijn ten behoeve van de lokale veiligheid wel extra middelen toegevoegd aan het Gemeentefonds. Gemeenten kunnen die extra middelen onder andere inzetten voor de lokale aanpak van fietsdiefstal.

Bijlage 1: Partijen in de Stuurgroep Aanpak Fietsdiefstal en hun bijdrage aan de aanpak

- ANWB:**
- trekker van de Stichting ART
 - voorlichting aan de consument
 - behartigt belangen consument in de samenwerking
- Stichting ART:**
- certificeert goede sloten voor tweewielers
 - ziet toe op certificering
 - promoot gebruik van ART goedgekeurde sloten
- BVOM / OM:**
- onderhoud het Vademecum Handhaving en Opsporing
 - (wettelijke context, voorbeelden en Jurisprudentie) opsporing en handhaving OM
- BZK:**
- landelijk beleid / formuleren aanpak fietsdiefstal
 - (financiering) landelijke publiekscampagne
 - (financiering) "Centrum Fietsdiefstal"
 - stimuleren en ondersteunen (lokale) aanpak fietsdiefstal
- V&W:**
- algemeen beleid mobiliteit (gebruik fiets en fietsvoorzieningen)
 - uitbreiding fietsenstallingen stationsgebieden
 - onderzoek regelgeving identificatienummer voor fietsen
- VROM:
(geen lid stuurgroep)**
- onderzoek en regelgeving bouwbesluit
- RDW:**
- beheer fietsdiefstalregister en openstelling publiek
 - aansluitingen regiokorpsen op fietsdiefstalregister
- Fietsfabrikanten:**
- bouwen chips in fietsen
 - aanbrenge framenummer
 - aanleveren informatie RDW, dealers, politie
 - innovatie, onder andere ontwikkeling readers
- Fietsdealers/Bovag:**
- fietskaarten voor consumenten
 - voorlichting over chip- en framenummers en aangifte doen
 - scannen van tweedehands fietsen op diefstal
 - gedragscode niet inkopen gestolen fietsen
 - bijhouden verkoop- en inkoopregister
- RAI-Vereniging:**
- beleid fietshandel, fietsverzekeraars, fabrikanten
 - informatie en communicatie
- Politie (VTS):**
- inzet op toezicht
 - inzet op handhaving en opsporing
 - opnemen aangiften
 - aanleveren aangiften fietsdiefstalregister
 - koppeling met fietsdiefstalregister
 - ontwikkeling readers/ ICT toepassingen
 - lokale aanpak (samenwerking met gemeenten)
 - interne voorlichting aanpak fietsdiefstal
- Gemeenten:**
- (bewaakte) fietsenstallingen
 - inzet op toezicht (lokale regelgeving / APV)
 - lokale aanpak (samenwerking met politie)
 - opslag en verwerking van (terug)gevonden fietsen
- Verzekeraars:**
- voorlichting over chip- en framenummers en aangifte doen
 - afhandeling teruggevonden fietsen

- Fietsersbond:**
- voorlichting aan consumenten
 - voorlichting aan instanties (gemeenten / politie)
 - onderzoek en doorlichtingen preventie fietsdiefstal
- VNG:**
- voorlichting aan gemeenten
 - stimuleren en ondersteunen gemeenten
- CCV:**
- Centrum Fietsdiefstal
 - voorlichting en communicatie
 - ontwikkeling keurmerken / hulpmiddelen
- AVc:**
- organisatie Stuurgroep Aanpak Fietsdiefstal
 - beheer netwerk fietsdiefstal
 - Centrum Fietsdiefstal

Bijlage 2: Overzicht van maatregelen

Onderwerp	Actie	Wanneer
Opstellen Aanpak en Samenwerking	<ul style="list-style-type: none"> • Stuurgroep Aanpak Fietsdiefstal • Opstellen en besluitvorming aanpak Fietsdiefstal • Opstellen en ondertekenen convenant met betrokken partijen 	Januari 2008 tot najaar 2008
Preventie en toezicht Gemeenten	<ul style="list-style-type: none"> • Invullen regierol gemeenten door richting te geven aan de samenwerking bij de lokale aanpak • Met inbreng vanuit de politie komen tot een analyse van fietsdiefstal in de gemeente • Zorgdragen voor meer en veilige fietsstallingen • Meer inzet op controle gestolen fietsen door boa bevoegde gemeenteambtenaren • Zorgdragen voor een goede afhandeling van verwijderde en teruggevonden fietsen. 	Vanaf najaar 2008
Toezicht en opsporing Politie en Openbaar Ministerie	<ul style="list-style-type: none"> • Inzet op controles en toezicht bij fietshandelaren en op straat • Inzet op diefstal en heling van gestolen fietsen • Interne campagne bij de politie (aangifte en fietsdiefstalregister) 	Vanaf najaar 2008
Publiekscampagne	<ul style="list-style-type: none"> • Voorbereiding • Aftrap 4 juni te Utrecht • Uitvoering landelijk en lokaal • Organiseren activiteiten partners 	Vanaf februari tot eind 2008
Fietsdiefstalregister	<ul style="list-style-type: none"> • RDW zorgt voor het onderhoud en de beschikbaarheid van het register • Politie en fabrikanten zorgen voor vulling van het register 	Doorlopend vanaf januari 2008
Centrum Fietsdiefstal	<ul style="list-style-type: none"> • Borgen en uitdragen kennis en expertise op het gebied van fietsdiefstal • Onderhouden en beheren website Fietsdiefstal.nl • Ontwikkelen en verspreiden werkwijzen (toolkit en systematiek doorlichting voor gemeenten, handreikingen voor het opstellen van een analyse, mogelijkheden en werkwijzen voor toezicht en opsporing en de afhandeling van verwijderde en teruggevonden fietsen en keurmerken) 	Vanaf mei 2008 tot eind 2010

Identificatie van fietsen	<ul style="list-style-type: none"> • Aanbrengen van framenummers en chips door fabrikanten • Onderzoek van V&W of een identificatienummer voor fietsen verplicht gesteld kan worden • Graveeracties door o.a. politie en gemeenten gericht op fietsen zonder uniek kenmerk 	Al van voor 2008 en doorlopend Onderzoek vanaf mei 2008
Bouwbesluit	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek en besluitvorming van VROM ten aanzien van de mogelijkheid om een berging weer verplicht te stellen in het Bouwbesluit 	Onderzoek vanaf begin 2008
Innovatie	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek naar mogelijkheden voor preventie van fietsdiefstal door fietsfabrikanten en de rijksoverheid (Technologie en Veiligheid) 	Vanaf begin 2009