



FIETSDIEFSTALSCAN Zwijndrecht

Rapportage en advies

Colofon

Utrecht, september 2005

Dit is een uitgave van de Fietzersbond

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

Tel: 030 – 2918171

E-mail: info@fietzersbond.nl

www.fietzersbond.nl



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding voor de fietsdiefstalscan	3
1.2	Aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht	3
1.3	Opbouw van dit rapport	4
2	Aanpak van fietsdiefstal in gemeenten	5
2.1	Fietsdiefstal als maatschappelijk probleem	5
2.2	Fietsdiefstal en het nationaal veiligheidsbeleid	6
2.3	Fietsdiefstal en lokaal veiligheidsbeleid.....	7
2.4	Landelijke randvoorwaarden voor een effectieve lokale aanpak	7
2.5	Lokale aanpak van fietsdiefstal.....	8
2.6	Conclusies	9
3	Fietsdiefstalisico en risicolocaties in Zwijndrecht	11
3.1	Het fietsdiefstalisico en de aantasting van de veiligheid in Zwijndrecht	11
3.1.1	<i>Omvang, locaties, aangiften en omstandigheden</i>	<i>11</i>
3.1.2	<i>Onveiligheidsgevoelens en andere gevolgen.....</i>	<i>12</i>
3.1.3	<i>Rekken en bergingen.....</i>	<i>13</i>
3.2	Enkele 'hot-spots' nader onderzocht: de locatiescan	13
3.2.1	<i>NS-station Zwijndrecht</i>	<i>13</i>
3.2.2	<i>Winkelcentrum Walburg</i>	<i>15</i>
3.2.3	<i>Hoogbouwlocatie Gerbrandyplein / P.J. Oudplein.</i>	<i>16</i>
3.2.4	<i>Sportlocaties aan de Parklaan.</i>	<i>17</i>
3.3	Conclusies	18
4	Aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht.....	21
4.1	Actueel beleid en maatregelen	21
4.1.1	<i>Integraal veiligheidsbeleid en het beleid van de politie</i>	<i>21</i>
4.1.2	<i>Gebiedsgerichte aanpak</i>	<i>22</i>
4.1.3	<i>Registratie en beleidsinformatie.....</i>	<i>23</i>
4.1.4	<i>Parkeren en vastzetten</i>	<i>23</i>
4.1.5	<i>Controle en toezicht.....</i>	<i>24</i>
4.1.6	<i>Handhaving.....</i>	<i>24</i>
4.1.7	<i>Terugbezorging</i>	<i>25</i>
4.1.8	<i>Communicatie</i>	<i>25</i>
4.2	Aanknopingspunten voor (aanvullende) activiteiten en maatregelen	25
4.2.1	<i>Gebiedsgerichte aanpak</i>	<i>25</i>
4.2.2	<i>Registratie en beleidsinformatie.....</i>	<i>27</i>
4.2.3	<i>Parkeren en vastzetten</i>	<i>27</i>
4.2.4	<i>Controle en toezicht.....</i>	<i>28</i>
4.2.5	<i>Handhaving.....</i>	<i>29</i>
4.2.6	<i>Terugbezorging</i>	<i>29</i>
4.2.7	<i>Communicatie</i>	<i>30</i>
4.3	Conclusies	30
5	Advies aanpak fietsdiefstal Zwijndrecht	33
5.1	Hoofddoelstelling.....	33
5.2	Gebiedsgerichte aanpak	34
5.3	Registratie en beleidsinformatie	35
5.4	Parkeren en vastzetten	35
5.5	Controle en toezicht	36
5.6	Handhaving	37



5.7	Terugbezorging	37
5.8	Communicatie	37

Bijlage 1	Resultaten fietsdiefstalenquête onder de inwoners van de gemeente Zwijndrecht.....	39
-----------	--	----

Bijlage 2	Stadswachten in de strijd tegen fietsdiefstal	43
-----------	---	----

Bijlage 3	Afkortingen, begrippen en literatuur	49
-----------	--	----

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de fietsdiefstalscan

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

Ook de overheid ziet inmiddels in dat ook vormen van veelkomende 'kleine' criminaliteit bestreden moeten worden omdat het enerzijds leidt tot normvervaging en anderzijds tot minder vertrouwen bij mensen in het vermogen van de overheid hen te beschermen tegen criminaliteit en overlast in de publieke ruimte. De regering heeft inmiddels in haar veiligheidsstrategie absolute prioriteit gegeven aan het veiliger maken van de publieke ruimte. De ambitie is vermindering van de criminaliteit en de overlast in de publieke ruimte met 20 tot 25%. Prioriteit wordt gelegd bij de aanpak van (jeugdige) veelplegers. De aanpak van fietsdiefstal kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren.

De Fietzersbond ziet het als haar taak er voor te zorgen dat fietsdiefstal serieus wordt aangepakt. De bond voert daarom het Offensief: *Houd de Fiets*. In deze campagne spreekt de Fietzersbond alle partijen die bij de effectieve aanpak van fietsdiefstal een rol hebben of verantwoordelijkheid dragen er op aan deze rol ook daadwerkelijk te spelen en de verantwoordelijkheid ook daadwerkelijk waar te maken. Zodanig dat een sluitende en integrale aanpak mogelijk wordt.

Op lokaal niveau zijn de gemeente en de politie zeer belangrijke partijen. Zij hebben belangrijke taken op het gebied van preventie, opsporing, handhaving en communicatie. Samenwerking met anderen is daarbij vaak effectief. Om gemeenten en de lokale politie te helpen een goede aanpak van fietsdiefstal vorm te geven heeft de Fietzersbond de Fietsdiefstalscan ontwikkeld. Daarin maakt de Fietzersbond samen met de gemeente en de plaatselijke politie een analyse van het probleem. Samen zoeken deze partijen vervolgens ook naar aanknopingspunten voor een effectieve(re) aanpak van fietsdiefstal. De Fietzersbond zet haar kennis in van projecten die in andere gemeenten verspreid over Nederland effectief zijn gebleken. Maar er wordt aangesloten bij de specifieke lokale situatie en problemen. Maatwerk dus.



1.2 Aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht

Een sluitende en integrale aanpak van fietsdiefstal kan slechts succesvol zijn als

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

Met de Fietsdiefstalscan wil de Fietzersbond de gemeente Zwijndrecht op weg helpen om aan al deze voorwaarden te voldoen. Omdat we dat zo inzichtelijk mogelijk willen doen, is besloten de rapportage van de Fietsdiefstalscan Zwijndrecht te voorzien van een algemeen achtergrondrapport. De rapportage van de Fietsdiefstalscan Zwijndrecht gaat in op de specifieke fietsdiefstalproblemen in



deze gemeente en op de huidige en (mogelijke) toekomstige aanpak daarvan. De rapportage eindigt met een concreet advies voor de aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht. In het rapport 'Aanpak fietsdiefstal in gemeenten' wordt de Fietsdiefstalscan Zwijndrecht voorzien van de noodzakelijke onderbouwing en achtergrondinformatie. Daarnaast wordt in algemene zin uiteengezet wat een lokale aanpak van fietsdiefstal zo al kan of moet omvatten.

1.3 Opbouw van dit rapport

De rapportage van de Fietsdiefstalscan Zwijndrecht bevat een analyse van het probleem fietsdiefstal in Zwijndrecht, en de (mogelijke) de aanpak daarvan. Daartoe zijn door de Fietsersbond samen met de gemeente en de politie de volgende werkzaamheden verricht:

- van de aangiften van fietsdiefstal in Zwijndrecht is een analyse gemaakt;
- onder de bevolking van Zwijndrecht is een enquête uitgezet over hun ervaringen met fietsdiefstal;
- vier risicolocaties of 'hot-spots' zijn onderzocht op hun fietsdiefstalgevoeligheid;
- door gemeente en politie zijn vragenlijsten ingevuld over het bestaande beleid en de praktijk van voor de aanpak van fietsdiefstal relevante onderwerpen.
- op basis daarvan zijn gesprekken gevoerd over de aanknopingspunten voor mogelijke aanvullende activiteiten en maatregelen.

Het rapport is als volgt opgebouwd: Hoofdstuk 2 beschrijft in algemene zin de omvang en het karakter van fietsdiefstal in Nederland, de algemene randvoorwaarden van het nationale en lokale veiligheidsbeleid waarbinnen de lokale aanpak van fietsdiefstal plaats kan vinden en een beschrijving van een integrale lokale aanpak van fietsdiefstal. Hoofdstuk 3 gaat in op de omvang en het karakter van fietsdiefstal in Zwijndrecht en op de specifieke knelpunten op vier risicolocaties in Zwijndrecht (de zogenaamde hot-spots). In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan het bestaande beleid en de activiteiten in Zwijndrecht van gemeente, politie en andere relevante partijen en aan de aanknopingspunten voor (aanvullende) activiteiten en maatregelen. Hoofdstuk 5 tenslotte bevat een advies voor de aanpak van fietsdiefstal in de gemeente Zwijndrecht.

2 Aanpak van fietsdiefstal in gemeenten

2.1 Fietsdiefstal als maatschappelijk probleem

Fietsdiefstal is een groot probleem¹. Uitgaande van de voorzichtige schatting van het CBS² werden er in 2003 709.000 fietsen gestolen in Nederland. Dat betekent gemiddeld één fietsdiefstal per 45 seconden. Daarmee is één op de zeven van het totaal in Nederland gepleegde delicten een fietsdiefstal. Van 239.000 fietsdiefstallen is in 2003 officieel aangifte gedaan, aldus het CBS. Dat betekent een landelijke aangiftebereidheid voor fietsdiefstal van nog geen 34%. De meeste fietsen werden gestolen bij het slachtoffer thuis (ruim 22%). NS-stations en bushaltes volgen op enige afstand (met bijna 14%). Verder vonden veel diefstallen plaats op straat, op werk of school, bij uitgaansgelegenheden en bij winkels.

Niet alleen het grote aantal gestolen fietsen is een probleem, maar ook de daaruit voortvloeiende negatieve (maatschappelijke) effecten zijn verstrekkend.

- Fietsdiefstal draagt bij aan het gevoel van onveiligheid. Het is een delict waarmee mensen met enige regelmaat worden geconfronteerd zonder dat ze het gevoel hebben dat politie en gemeente serieus proberen hen daartegen te beschermen. Het imago van de gemeente als eerstverantwoordelijke voor de veiligheid in de openbare ruimte en van de politie als organisatie die de burger beschermt bij overlast, onveiligheid en criminaliteit wordt daarmee ernstige schade toegebracht.
- Weinig of geen aandacht voor fietsdiefstal leidt tot erosie van normen en waarden. Steeds meer slachtoffers van fietsdiefstal hebben er weinig problemen mee om ook zelf een fiets te stelen of een gestolen fiets te kopen. Zo worden ze zelf dader, steler en nog veel vaker heler. Ook de lage pakkans (stelen en helen) zal hierbij een rol spelen. Juist deze erosie van normen en waarden als gevolg van fietsdiefstal is vervolgens zelf weer een belangrijke oorzaak van fietsdiefstal: het bestaan van een aanzienlijke afzetmarkt voor gestolen fietsen stimuleert het aanbod en daarvan profiteren met name verslaafde fietsendieven.
- Daarnaast leidt fietsdiefstal tot lager fietsgebruik. Angst voor fietsdiefstal is een belangrijke reden voor mensen bepaalde ritten niet met de fiets te doen: 45% van de fietsers laat de fiets wel eens staan uit angst voor fietsdiefstal. Ook gebruiken fietsers langer hun oude, minder veilige en minder comfortabele fiets, wat het imago van en het plezier in het fietsen niet ten goede komt.
- De directe economische schade van fietsdiefstal ligt ergens tussen de € 180 en 380 miljoen per jaar. Ook is er indirecte economische schade door hoge schade-uitkeringen van verzekeringsbedrijven, omzetverlies bij de rijwielhandel omdat mensen minder makkelijk een nieuwe fiets kopen en koopkrachtverlies van fietsbezitters vanwege dure verzekeringen en sloten.

En daarmee is fietsdiefstal een belangrijk obstakel geworden voor het bereiken van allerlei beleidsdoelstellingen van de overheid op nationaal en lokaal niveau, onder andere:

- verbeteren van de veiligheidsbeleving van de bevolking;
- verbeteren van het gezag van politie;
- terugdringen van de criminaliteit;
- stimuleren van het fietsgebruik op de korte afstand (tot ± 7,5 kilometer).

Dat rechtvaardigt een voortvarende aanpak van fietsdiefstal, die dient in te spelen op de belangrijkste oorzaken:

- Er is een gebrek aan kennis bij fietsers over de fietsdiefstalisico's, de mogelijkheden om zich daartegen te beschermen, de mogelijkheden om zich te beschermen tegen schuldheiling en de strafbaarstelling van fietsdiefstal en heling.

¹ Zie voor een uitgebreide beschrijving van de omvang, gevolgen, oorzaken en daders van fietsdiefstal hoofdstuk 2 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan.

² Bron: CBS-Statline.



- Fietzers beschikken lang niet altijd over voldoende en veilige fietsparkeer- en stallingvoorzieningen, zowel bij de woning als bij de bestemmingen waar men met de fiets naar toe wil. Het ontbreken hiervan betekent dat fietsers niet goed in staat zijn hun fiets te beschermen tegen fietsdiefstal.
- Fietsdiefstal is een delict met een lage opsporingsindicatie. Beperkte aandacht van gemeente, politie en justitie de afgelopen jaren voor de aanpak van fietsdiefstal heeft het beeld versterkt dat fietsdiefstal er nu eenmaal bij hoort. Dat beeld heeft op zijn beurt weer geleid tot een zekere maatschappelijke acceptatie van het probleem met onder andere een lage aangiftebereidheid van fietsdiefstal als gevolg. Door de lage prioriteit en de lage aangiftebereidheid is het opsporingspercentage bij fietsdiefstal extreem laag. En tenslotte door de lage pakkans gaan mensen steeds gemakkelijker over tot het stelen van een fiets of het kopen van een gestolen fiets (helen).
- De fiets is slecht te beveiligen tegen diefstal. Een effectieve strategie om diefstal van fietsen te voorkomen zou zijn er voor te zorgen dat door technische voorzieningen gestolen fietsen makkelijk opspoorbaar zijn (minimaal een uniek en onuitwisbaar framenummer) of hun marktwaarde verliezen (omdat na diefstal vitale onderdelen van de fiets stuk zijn of ontbreken). Dergelijke maatregelen hebben vooral een preventieve werking vanwege de grotere pakkans en de beperkte mogelijkheden gestolen fietsen af te zetten. De noodzakelijke technische maatregelen door fietsfabrikanten blijven vooralsnog uit.

2.2 Fietsdiefstal en het nationaal veiligheidsbeleid

Het terugdringen van fietsdiefstal past uitstekend binnen de prioriteiten van het vigerend nationale veiligheidsbeleid³. Fietsdiefstal is een van de belangrijkste vormen van criminaliteit in de publieke ruimte. Het kabinet streeft in haar veiligheidsbeleid⁴ naar een vermindering van criminaliteit en overlast in de publieke ruimte met circa 20 tot 25% in de periode 2003 - 2006. Ook zijn er bij fietsdiefstal veel (jeugdige) veelplegers actief. Deze krijgen absolute prioriteit bij opsporing en handhaving.

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

Naast preventieve maatregelen zijn echter ook maatregelen op het gebied van toezicht noodzakelijk en opportuun binnen het veiligheidsbeleid. Toezicht houden op het naleven van het verbod op fietsdiefstal en –heling door politie en andere toezichthouders is een duidelijk en zichtbaar signaal aan de burger dat regels consequent worden gehandhaafd. Daarmee is het een belangrijk instrument het gezag en vertrouwen van de burger in de overheid in het algemeen en de politie in het bijzonder te herstellen. Bovendien gaat er uiteraard een preventieve werking van uit vanwege een grotere pakkans⁵.

Maar ook opsporing en handhaving in het kader van de fietsdiefstalbestrijding passen binnen het geformuleerde veiligheidsbeleid. In de visie van het Openbaar Ministerie op opsporing en strafrechtelijke handhaving⁶ wordt daaraan zelfs expliciet gerefereerd: “Hoewel een delict als fietsdiefstal vooral preventief benaderd moet worden, kan dat toch niet worden genegeerd omdat zich vormen van stelselmatige en georganiseerde diefstal kunnen voordoen die juist wél tot strafrechtelijke

³ Zie ook paragraaf 3.1 en 3.2 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan.

⁴ Ministerie van Justitie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: Naar en veiliger Samenleving, Den Haag, oktober 2002.

⁵ Landelijk Kader Nederlandse Politie 2003 – 2006.

⁶ Openbaar Ministerie: Perspectief op 2006, Den Haag, 2002

maatregelen moeten leiden. En ook zal, wanneer een fietsendief op heterdaad wordt betrapt, deze gewoon worden aangehouden en vervolgd.” Ook het criterium dat het strafbare feit niet op zichzelf staat, maar een onderdeel vormt van een nadrukkelijk patroon van feiten van dezelfde dader(groep) is vaak op fietsdiefstal van toepassing. In dergelijke gevallen is volgens het Openbaar Ministerie een extra opsporingsinspanning gerechtvaardigd.⁷

2.3 Fietsdiefstal en lokaal veiligheidsbeleid

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

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

De basis voor de ontwikkeling van een lokaal beleid voor de bestrijding van fietsdiefstal dient een lokale veiligheidsanalyse⁸ te zijn. Deze analyse bestaat uit de volgende componenten:

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

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

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

2.4 Landelijke randvoorwaarden voor een effectieve lokale aanpak

De aanpak van fietsdiefstal dient dus vooral lokaal vorm te krijgen onder regie van de gemeente. Voor een effectieve lokale aanpak dient echter eerst een aantal obstakels (deels) landelijk te worden opgelost:

- lage registratiegraad van gestolen fietsen;
- ontbreken van een goed en eenvoudig toegankelijk landelijk register van gestolen fietsen;
- verdwijnen van de verplichte fietsenberging uit het bouwbesluit;
- ontbreken van een unieke en goed afleesbare identificatie op fietsen.

Op landelijk niveau wordt nu actie ondernomen om deze obstakels uit de weg te ruimen⁹. De belangrijkste daarvan zijn:

- Eind 2004 is digitale aangifte van een fietsdiefstal, waarbij de dader onbekend is, in alle politieregio's mogelijk.

⁷ Openbaar Ministerie: Aanwijzing voor de opsporing, Den Haag, 2003

⁸ Zie voor meer informatie over de lokale veiligheidsanalyse paragraaf 4.1.2 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan.

⁹ Zie ook paragraaf 3.3 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan.



- Bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) is een landelijk register van gestolen fietsen ondergebracht. Dit bestand gaat automatisch gevuld worden vanuit de aangiftebestanden van de politieregio's en vanuit de centrale registratie van de digitale aangifte. Het bestand is opvraagbaar door de politie en op termijn kunnen ook branche en publiek in dit bestand kijken of fietsen gestolen zijn.
- Per 1 januari 2005 wordt bij het Politiekeurmerk Veilig Wonen® voor nieuwbouw een veilige fietsenberging een verplichte basiseis. Voor het Politiekeurmerk voor bestaande bouw worden de veiligheidseisen aan de fietsenberging verzaamd.
- De Bovag gaat een gedragscode voor fietsmakers invoeren om heling tegen te gaan.

De identificatie van (gestolen) fietsen blijft echter ook in de nabije toekomst een punt van zorg. De Fietzersbond zal zich blijven inzetten om er voor te zorgen dat de aangekondigde verbeteringen daadwerkelijk en snel tot stand komen en dat ook aan de unieke identificatie van fietsen het nodige verbetert.

2.5 Lokale aanpak van fietsdiefstal

Een vertaling van een integrale en planmatige aanpak naar effectieve maatregelen ter bestrijding van fietsdiefstal op lokaal niveau die recht doen aan de oorzaken en gevolgen van het probleem, leidt tot een aantal thema's die in een lokale aanpak van fietsdiefstal aan de orde moeten komen¹⁰:

Beleidsinformatie. Een effectieve en efficiënte aanpak van fietsdiefstal staat of valt met goede informatie over de ontwikkeling van fietsdiefstal in de gemeente. Waar zijn de risicolocaties? Wat zijn de risicotijden? Welke kenmerken hebben de daders. Welke verslaafde, jeugdige en/of andere veelplegers zijn actief met fietsdiefstal. Welke ontwikkelingen zijn er? Welke effecten hebben bepaalde maatregelen? Vooral informatievoorziening van de politie speelt hierbij een rol.

Parkeren, stallen en vastzetten. Betere mogelijkheden om fietsen veilig te stallen en vast te zetten is een belangrijke preventieve maatregel in de strijd tegen fietsdiefstal. Het gaat om fietsparkeermogelijkheden bij de woning en bij bestemmingen: bergingen, collectieve bergingen, straatparkeren, bewaakt stallen, rekken met aanbindmogelijkheden en FietsParKeur¹¹.

Controle en toezicht. Dit dient om toe te zien op het naleven van het verbod op het stelen en helen van fietsen. Controle van fietsen op diefstal kan door politie of gemeentelijke toezichthouders, vooral gecombineerd met andere controles (bijv. licht) of gericht op geparkeerde fietsen. Daarnaast dient het in- en verkoopregister van handelaren in gebruikte fietsen te worden gecontroleerd. Toezicht heeft vooral een preventieve werking. Formeel toezicht door politie en gemeentelijke toezichthouders moet worden toegespitst op risicolocaties. Met anderen (bijvoorbeeld conciërges, huismeesters, portiers en beheerders van parkeergarages) kunnen afspraken worden gemaakt over informeel toezicht.

Opsporing en handhaving. Controle en opsporing, uiteindelijk resulterend in strafrechtelijke handhaving. Opsporing van fietsendieven is aan de orde bij bekende dader en heterdaad, maar ook bij extreem handelen en expliciet patroon zijn extra opsporingsinspanningen volgens het Openbaar Ministerie gerechtvaardigd. Met het Openbaar Ministerie moeten afspraken worden gemaakt over zaakaspecten in verband met strafrechtelijke handhaving, met speciale aandacht voor (jeugdige) veelplegers.

¹⁰ Een uitgebreide beschrijving van deze thema's is te vinden in paragraaf 5.2 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan.

¹¹ FietsParKeur is een keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen aan de hand van een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert. FietsParKeur is een initiatief van de Fietzersbond, in samenwerking met Fipavo, de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsenrekken. FietsParKeur stelt eisen aan: gemak bij het plaatsen van een fiets, gemak bij het vastzetten van een fiets; kans op letsel bij de gebruiker of de passant; kans op schade aan de fiets; kraakbestendigheid; vandalismebestendigheid; duurzaamheid; informatie over het systeem. Meer informatie op www.fietzersbond.nl/stallingsbeleid. Daar bevindt zich ook het overzicht van alle goedgekeurde rekken.

Terugbezorging. Jaarlijks worden door gemeenten en politie vele fietsen verwijderd, in beslag genomen of gevonden. Hiervan dient te worden gecontroleerd of ze geregistreerd staan als gestolen. Indien dat het geval is, moet de rechtmatige eigenaar daarvan onverwijld in kennis worden gesteld.

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

Gebiedsgericht beleid. Fietsdiefstal concentreert zich vaak op bepaalde locaties in de gemeente. Deze 'hotspots' verdienen een gerichte aanpak. Intussen zijn er landelijk verschillende instrumenten voor gemeenten beschikbaar op het gebied van integrale veiligheid die hun waarde in de praktijk bewezen hebben en die ook voor de bestrijding van fietsdiefstal relevant (kunnen) zijn.

- In het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®], de Handreiking Veilig Uitgaan en het Keurmerk Veilig Ondernemen worden concrete maatregelen genoemd ter preventie van fietsdiefstal¹². Indien deze stelselmatig worden toegepast worden belangrijke stappen gezet in de strijd tegen fietsdiefstal.
- De Veiligheidseffectrapportage, de Europese norm voor criminaliteitspreventie en stedenbouwkundig ontwerp ENV 14 383-2, convenanten en veiligheidsarrangementen zijn goede procesinstrumenten waarmee ook de aanpak van fietsdiefstal systematisch en met alle relevante partijen vorm kan worden gegeven¹³. Ze zijn vooral geschikt om de taken, verantwoordelijkheden, doelstellingen en inspanningsverplichtingen van partijen vast te leggen.

Registratie. Daarbij gaat het zowel om de registratie van fietsen en de registratie van gestolen fietsen. De kwaliteit van de aangiften moet worden verhoogd door een uniek kenmerk aan de fiets (framenummer of postcodegraving) dat in geval van diefstal prompt kan worden overgelegd. Ook moet het aantal aangiften omhoog, bijvoorbeeld door telefonische- en internetaangifte en door succesvol terugbezorgen van gestolen fietsen. Tenslotte dienen alle politieregio's op het RDW-bestand van gestolen fietsen te worden aangesloten en dat bestand dient ook door alle relevante partijen te worden geraadpleegd.

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

2.6 Conclusies

Fietsdiefstal is een groot probleem, zowel wat betreft de omvang als de maatschappelijke gevolgen. Daarmee is fietsdiefstal een belangrijk obstakel geworden voor het bereiken van allerlei doelstellingen op het gebied van veiligheid en verkeer. Dat rechtvaardigt een voortvarende aanpak van fietsdiefstal op landelijk en lokaal niveau.

Aanpak van fietsdiefstal past ook uitstekend binnen de prioriteiten van het vigerende nationale veiligheidsbeleid dat de nadruk legt op vermindering van criminaliteit en overlast in de publieke ruimte en op de aanpak van veelplegers. De aanpak van fietsdiefstal dient primair preventief te zijn, maar ook maatregelen op het gebied van toezicht, opsporing en handhaving zijn noodzakelijk en passend binnen het geformuleerde veiligheidsbeleid.

De bestrijding van fietsdiefstal vraagt om een integrale lokale aanpak. De regie daarvan ligt bij de gemeente. Dat betekent zorgen voor samenhang tussen de verschillende maatregelen op de verschillende thema's en gecoördineerd met alle relevante partijen. De aanpak wordt ondersteund door een aantal randvoorwaarden die op nationaal niveau wordt gecreëerd: onder andere digitale

¹² Een uitgebreide beschrijving van deze instrumenten en hun rol bij de aanpak van fietsdiefstal is te vinden in paragraaf 4.2 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan.

¹³ idem



aangifte, een betrouwbaar en goed toegankelijk landelijk bestand met aangiften fietsdiefstal, scherpere eisen voor bergingen in het Politiekeurmerk Veilig Wonen® en een gedragscode voor Bovag-fietsenmakers.

Voor een effectieve aanpak van fietsdiefstal in gemeenten dienen de volgende thema's aan de orde te komen: beleidsinformatie, parkeren en vastzetten, controle en toezicht, opsporing en handhaving, terugbezorging, communicatie, gebiedsgerichte aanpak en registratie.

Op lokaal niveau lopen er ook sinds enkele jaren enkele interessante en succesvolle initiatieven die zich richten op verschillende van deze thema's. We noemen er hier enkele¹⁴:

- Het verbeteren van de bewaakte en onbewaakte stallingmogelijkheden voor fietsen mag zich de afgelopen jaren in een toenemende belangstelling van veel gemeenten verheugen. Uit de evaluatie van het stallingbeleid in Apeldoorn blijkt dat dit een succesvol wapen kan zijn in de strijd tegen fietsdiefstal.
- In Harderwijk sporen de stadswachten gestolen fietsen op en bezorgen die terug bij de rechtmatige eigenaar. De helers worden opgepakt en gestraft waardoor de 'afzetmarkt' voor gestolen fietsen verpest wordt. Dit heeft geleid tot een daling van de aangiften.
- Amsterdam kent een gedragscode voor rijwielhandelaren in gebruikte fietsen en controleert hun in- en verkoopregisters.
- Verschillende steden treden steeds voortvarender op tegen (bekende) veelplegende fietsendieven en deze verdwijnen voor langere tijd in de gevangenis.
- De Fietzersbond geeft tijdens de introductie in verschillende steden eerstejaars studenten voorlichting over fietsdiefstal en heling. Met de cursus 'Hoe steel ik een fiets' leren de studenten hoe ze hun fiets het best op slot kunnen zetten en welke sloten goed en minder goed zijn.
- De Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale (AFAC) controleert alle gevonden en in beslag genomen fietsen op diefstal. Niet opgehaalde fietsen worden voorzien van een unieke identificatiecode alvorens ze worden verkocht.

Kortom, succesvol maatregelen nemen tegen fietsdiefstal op verschillende thema's blijkt in de praktijk mogelijk. De Fietzersbond ziet het als haar taak te stimuleren dat op landelijk niveau de voorwaarden worden geschapen voor een effectieve lokale aanpak van fietsdiefstal. Daarnaast proberen we de goede voorbeelden uit gemeenten breed bekendheid te geven, te vertalen naar de specifieke lokale situatie van een gemeente en in te passen in een samenhangende en integrale lokale aanpak van fietsdiefstal. Zie daarvoor het advies voor de aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht in hoofdstuk 5.

¹⁴ In de loop van 2005 zal ook een database met goede voorbeelden komen op www.fietzersbond.nl.

3 Fietsdiefstalarisico en risicolocaties in Zwijndrecht

De aanpak van fietsdiefstal en de precieze vormgeving en prioritering van maatregelen in de gemeente Zwijndrecht is afhankelijk van de specifieke lokale situatie. Een lokale veiligheidsanalyse, toegespitst op fietsdiefstal, dient daartoe de noodzakelijke informatie te leveren.

3.1 Het fietsdiefstalarisico en de aantasting van de veiligheid in Zwijndrecht

Allereerst is in kaart gebracht wat de fietsdiefstalarisico's zijn in de gemeente Zwijndrecht en de consequenties daarvan. Daarvoor zijn twee bronnen beschikbaar :

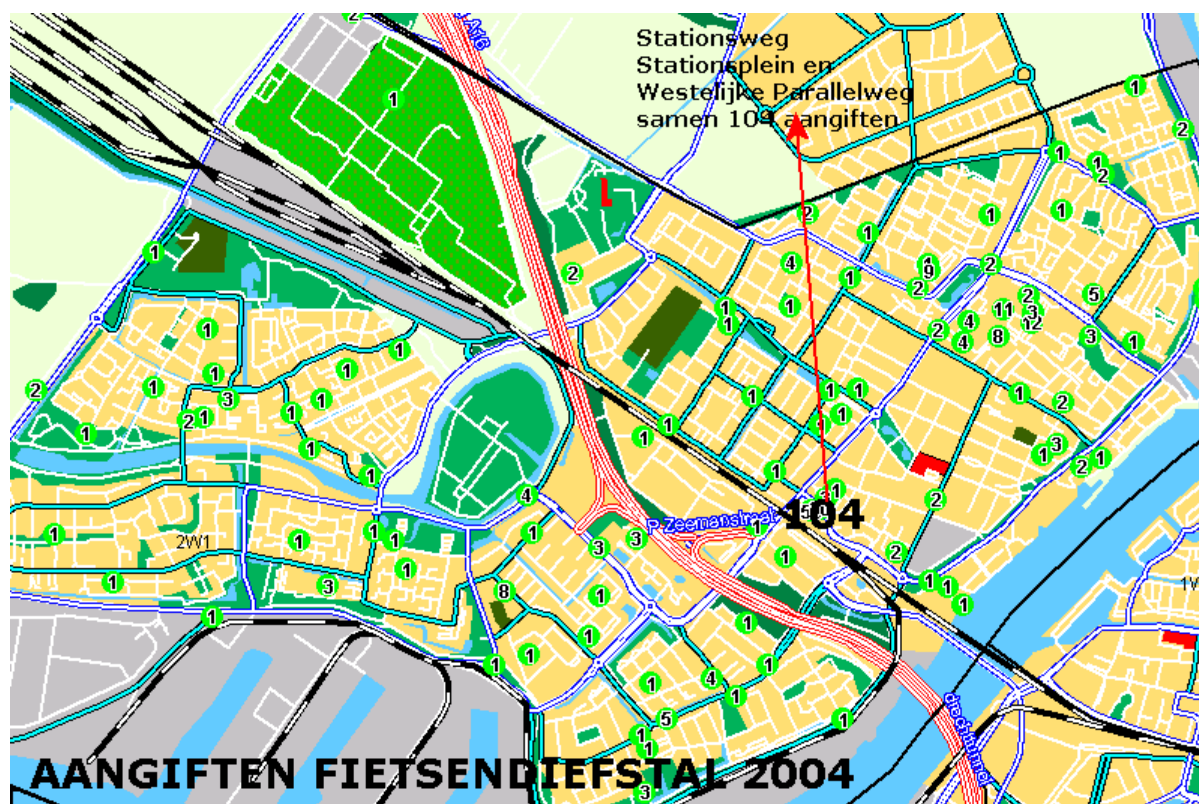
- Aangiften van fietsdiefstal bij de politie over de periode 1999 – april 2004, uitgesplitst naar straat.
- Enquête fietsdiefstal van de Fietzersbond die in 2004 met behulp van de gemeente Zwijndrecht is uitgezet onder de Zwijndrechtse. Een uitgebreide uitwerking van deze enquête is te vinden in bijlage 1.

3.1.1 Omvang, locaties, aangiften en omstandigheden

Zwijndrecht heeft ca. 45.000 inwoners en met 345 aangiften in 2004 is fietsdiefstal een belangrijk veiligheidsprobleem. De politieaangiften van fietsdiefstal in Zwijndrecht over de afgelopen jaren laten een stijgende trend zien met een plotseling sterke daling in 2003: van 478 aangiften in 2002 naar 323 in 2003. In 2004 loopt het aantal aangiften weer iets op (345).

Iets minder dan de helft van de aangegeven gestolen fietsen is zeer verspreid bij woningen en in de woonomgeving gestolen. Bij aangiften van diefstal in of bij de woning is niet duidelijk of de diefstal gepaard ging met inbraak in de berging, tuin of woning. De rest bij belangrijke fietsbestemmingen.

Van de aangiften in 2004 heeft de politie het volgende kaartje gemaakt:





Aangiften fietsdiefstal gemeente Zwijndrecht					
Jaar	Totaal	Station	WC Walburg	Zwembad de Hoge Devel	Blue Lagoon
1999	415	147 (35%)	62 (15%)	21 (5%)	10 (2,5%)
2000	412	110 (27%)	100 (24%)	6 (1,5%)	4 (1%)
2001	442	110 (25%)	122 (28%)	19 (4%)	6 (1,5%)
2002	478	179 (37%)	58 (12%)	14 (3%)	8 (1,5%)
2003	323	95 (29%)	39 (12%)	8 (2,5%)	3 (1%)

Uit de aangiften over de afgelopen jaren blijkt dat de meeste fietsen in Zwijndrecht worden gestolen bij het station¹⁵ en het winkelcentrum Walburg¹⁶. Ook zwembad de Hoge Devel en sporthal Develhal aan de Parklaan is een belangrijke risicolocatie.

Opvallend is de sterke daling in het aantal aangiften van fietsdiefstal bij het station van 2002 naar 2003, ook procentueel. En zelfde spectaculaire daling had zich een jaar eerder reeds bij winkelcentrum Walburg voorgedaan. Overigens is er in 2004 op beide locaties sprake van een lichte stijging ten opzichte van 2003.

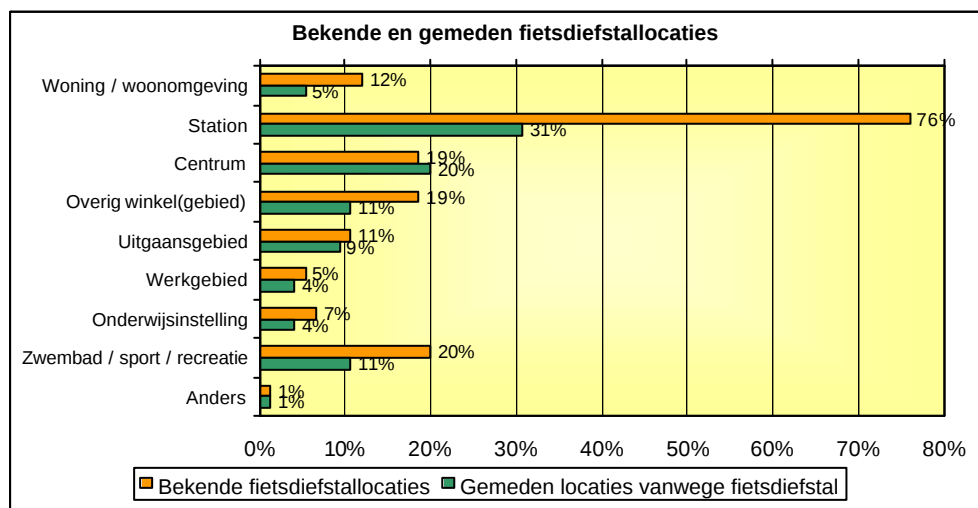
In de Fietzersbondenquête onder de inwoners van Zwijndrecht wordt het station het meest genoemd als locatie waar ooit een fiets is gestolen (46%). De woning en de directe woonomgeving (opgeteld 33%¹⁷) en tenslotte het centrum (15%) volgen op enige afstand.

Uit de Fietzersbondenquête blijkt dat 60% van de gestolen fietsen overdag is gestolen en slechts 19% 's nachts. Uit de Fietzersbondenquête blijkt daarnaast dat tweederde van de gestolen fietsen met slechts één slot was beveiligd. 7% stond helemaal niet op slot.

Van de respondenten van de enquête zegt 83% aangifte van de fietsdiefstal te hebben gedaan. Degenen die geen aangifte hebben gedaan vinden het niet de moeite waard of denken dat het toch geen zin heeft.

3.1.2 Onveiligheidsgevoelens en andere gevolgen

In de Fietzersbondenquête gaf 87% van de Zwijndrechtse aan één of meer locaties te kennen in de gemeente Zwijndrecht waar veel fietsen worden gestolen. Meer dan driekwart noemt het station, verder scoren 'centrum' en 'overige winkelgebied' hoog (elk 19%). De woning en de woonomgeving worden slechts door 12% genoemd als locaties waar fietsdiefstal veel voorkomt: de inschatting van het risico komt op dit punt niet overeen met het werkelijke risico zoals blijkt uit de bij de enquête gemelde fietsdiefstal uit de woning en de woonomgeving.



¹⁵ Aan het station zijn toegerekend de aangiften van fietsdiefstal op het Stationsplein, Westelijke Parallelweg en Stationsweg.

¹⁶ Aan het winkelcentrum Walburg zijn toegerekend de aangiften van fietsdiefstal op Hof van Holland, Dollard, Brabant, Biesbosch, Norderstedtplein, IJsselmeer, Wadden, Laan van Walburg en Sticht.

¹⁷ Het was mogelijk hier meer dan een antwoord te geven per gestolen fiets. Er kan dus **niet** gesteld worden dat eenderde van de fietsen uit de woning of de directe woonomgeving is gestolen.

47% van de Zwijndrechtse gaf aan één of meer locaties niet met de fiets te bezoeken vanwege de angst voor fietsdiefstal. Dat is veel, en net iets hoger dan het landelijk gemiddelde (45%). 31% van de respondenten uit Zwijndrecht gaat niet met de fiets naar het station vanwege het risico van diefstal. Met 20% volgt het centrum op korte afstand.

Tenslotte geeft 28% van de respondenten uit Zwijndrecht aan dat het risico van diefstal voor hen een reden is geen nieuwe fiets aan te schaffen.

3.1.3 Rekken en bergingen

Van de Zwijndrechtse die de Fietserbondenquête hebben ingevuld heeft bijna de helft een negatief oordeel over de fietsenrekken in Zwijndrecht. De belangrijkste reden die Zwijndrechtse opgeven waarom ze de rekken niet goed vinden is dat ze te krap zijn waardoor er kans is op beschadiging (56%), gevolgd door te weinig (41%) en geen goede aanbindmogelijkheid van de rekken (41%)¹⁸.

Oordeel fietsenrekken in Zwijndrecht			
goed			
53%			
Niet goed			
Reden			
47%	Geen goede aanbindmogelijkheid		41%
	Te krap waardoor kans op beschadiging		56%
	Te ver van de bestemming		6%
	Te weinig		41%
	Onhandig		18%
	Anders		15%

Van de Zwijndrechtse geeft 95% in de enquête aan te beschikken over een schuur of berging bij huis. En 90% beoordeelt de stallingvoorziening thuis als veilig.

3.2 Enkele 'hot-spots' nader onderzocht: de locatiescan

Op basis van de aangiften fietsdiefstal en de fietsdiefstalenquête van de Fietserbond is hierboven een aantal zogenaamde hot-spots geïdentificeerd. Een aantal daarvan is door een onderzoeksteam van de Fietserbond nader onderzocht op diefstalgevoeligheid: de Locatiescan. Daarbij is gekeken naar:

- de ligging van de fietsparkeervoorzieningen (logisch t.o.v. aanrijroute en ingang bestemming);
- de sociale veiligheid van de locatie (overzicht, toezicht, schoon, ordelijk, aantrekkelijk¹⁹);
- de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen (gebruiksgemak, bescherming fietsdiefstal);
- gebruik, gedrag en sloten (bezettingsgraad, aanbinden, soort en aantal sloten).

3.2.1 NS-station Zwijndrecht

NS-station Zwijndrecht is gelegen op een hoge spoordijk, de fietsparkeervoorzieningen liggen aan de voet van die dijk. Naast fietsdiefstal is er sprake van overlast door hangeugd met een harde kern van 8 – 10 jongeren. Hieronder bevinden zich enkele bekende fietsendieven. Ook is er enige handel in drugs en is er met name op zondag een toeloop van junks vanuit Dordrecht. De situatie is inmiddels (2005) door toegenomen alertheid en optreden van politie aanzienlijk verbeterd voor wat betreft de aanwezigheid van hangjongeren en junks. Dit heeft (nog) niet geleid tot merkbare daling van fietsdiefstalcijfers.

De locaties aan de voor- en aan de achterkant van het station zijn tijdens de locatiescan als afzonderlijke locaties behandeld. De korte samenvatting van de bevindingen is dan ook in twee aparte tabellen vastgelegd.

Locatie: Station Zwijndrecht voorzijde

Datum: dinsdag 26 oktober 13.20 uur

Ligging van de fietsparkeervoorzieningen:

¹⁸ Er waren meerdere antwoorden mogelijk.

¹⁹ Omdat de locatiescan overdag plaatsvond, kunnen we slechts een inschatting geven van de kwaliteit van de verlichting.



De fietsparkeervoorzieningen liggen aan beide zijden van de ingang. De fietsparkeervoorzieningen liggen logisch ten opzichte van de fietsroutes en op korte afstand van de openbare weg en de bestemmingen.

Sociale veiligheid van de locatie:

De fietsparkeervoorzieningen liggen niet erg overzichtelijk vanaf de openbare weg en er is ook geen zicht vanuit het station zelf. Informeel toezicht is daardoor beperkt tot (andere) fietsparkeerders. Formeel toezicht ontbreekt. Er is weinig verlichting waardoor het 's avonds donker is. Verder is de locatie weliswaar ordelijk en schoon, maar hij wordt door de observanten niet attractief gevonden, met name door het totaal ontbreken van zogenaamde 'sociale ogen'.

Kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen:

Op de locatie staat een hoog-laag fietsparkeersysteem van het type 'Tulip' (Falco). Dit systeem is modern en in het kader van Ruimte voor de fiets²⁰ geplaatst. De 'Tulips' zijn voorzien van een aanbindmogelijkheid en hebben FietsParKeur. De aanwezige rekken zijn echter niet voorzien van afdak en verlichting. Fietsen met kinder(voor)zitjes en met fietstassen kunnen zonder problemen in het rek worden geparkeerd. Vlak naast de onbewaakte fietsparkeerlocatie is de bewaakte NS-stalling die door de week open is van 06.00 tot 22.00 uur en in het weekend van 08.00 tot 21.00 uur.

Gebruik en gedrag:

Er staan 384 Tulips waarin 376 fietsen stonden. Daaronder waren geen zwerf fietsen of fietswrakken. Zo rond de 30% van de fietsers maakte gebruik van de aanbindmogelijkheid. Buiten de fietsparkeervoorzieningen stonden nog eens 33 fietsen. Daarvan was ongeveer 10% aangebonden aan een of ander object. De bewaakte stalling heeft ongeveer 850 plaatsen en is weliswaar goed gevuld, maar niet vol.

Aantal sloten:

(a-selecte steekproef 50 fietsen links van de stationsingang)

niet op slot	0
1 slot	32
2 sloten	18
3 of meer sloten	0

Soort sloten:

(a-selecte steekproef 50 fietsen links van de stationsingang)

ringslot	44
kabelslot	17
kettingslot	2
beugelslot	5

Foto's:



De fietsparkeervoorzieningen zijn goed en gunstig gelegen ten opzichte van de aanrijroutes en ingang van het station. De sociale veiligheid laat echter te wensen over door het ontbreken van zicht en toezicht op de locatie, behalve van langslappende mensen. Ook de verlichting laat te wensen over²¹.

De kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen is goed: het gebruikte systeem voldoet aan de normen van FietsParKeur. 30% van de fietsers maakt gebruik van de aanbindmogelijkheid van het fietsparkeersysteem. Wel staan er te weinig rekken: er zijn meer fietsen geteld dan dat er plek was in de voorzieningen²².

Eenderde van de fietsen staat met meer dan een slot op slot. Meer dan 90% van de fietsen beschikt over een ringslot. Als tweede slot wordt het meest een kabelslot gebruikt. Van de meer kraakbestendige kettingsloten en beugels wordt slechts beperkt gebruik gemaakt.

Locatie: Station Zwijndrecht achterzijde

Datum: dinsdag 26 oktober 14.00 uur

Ligging van de fietsparkeervoorzieningen:

De fietsparkeervoorzieningen liggen aan beide zijden van de stationsingang. De fietsparkeervoorzieningen liggen logisch ten opzichte van de fietsroutes en op korte afstand van de openbare weg en de bestemmingen.

Sociale veiligheid van de locatie:

De fietsparkeervoorzieningen liggen overzichtelijk vanaf de openbare weg maar er is geen zicht vanuit het station zelf. (deels parkeerplaatsen) en deels is er zicht vanuit de omliggende kantoorgebouwen. Verder beperkt het informeel toezicht zich tot langslappende fietsparkeerders. Formeel toezicht ontbreekt. De locatie is ordelijk en schoon. Er is weinig verlichting waardoor het 's avonds donker is. Door de observanten wordt de locatie overdag wel en 's avonds niet attractief gevonden.

Kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen:

Op de locatie staat een hoog-laag fietsparkeersysteem van het type 'Tulip' (Falco). Dit systeem is modern en in het kader van

²⁰ In 1999 heeft het rijk 460 miljoen gulden (±210 miljoen euro) uitgetrokken om voor 2007 alle 380 stationsstallingen (bewaakt en onbewaakt) in Nederland uit te breiden en te verbeteren. Deze vernieuwingsoperatie heet Ruimte voor de Fiets.

²¹ Inmiddels is er verlichting geplaatst. Of deze voldoende is, is niet beoordeeld.

²² Inmiddels zijn 88 klemmen bijgeplaatst. Daarmee lijkt het capaciteitstekort voor dit moment opgeheven.

²³ Zie noot 19.

Ruimte voor de fiets²³ geplaatst. De 'Tulips' zijn voorzien van een aanbindmogelijkheid en hebben FietsParKeur. De aanwezige rekken zijn echter niet voorzien van af dak en verlichting. Fietsen met kinder(voor)zitjes en met fietstassen kunnen zonder problemen in het rek worden geparkeerd.

Gebruik en gedrag:

Er staan 158 Tulips waarin 120 fietsen stonden. Daaronder waren geen zweerfietsen of fietswrakken. Zo rond de 50% van de fietsers maakte gebruik van de aanbindmogelijkheid.

Buiten de fietsparkeervoorzieningen stonden nog eens 3 fietsen.

Aantal sloten:

(a-selecte steekproef 50 fietsen links van de stationsingang)

niet op slot	0
1 slot	30
2 sloten	20
3 of meer sloten	0

Soort sloten:

(a-selecte steekproef 50 fietsen links van de stationsingang)

ringslot	41
kabelslot	19
kettingslot	6
beugelslot	4

Foto's:



De situering van de rekken ten opzichte van openbare weg en de toegang tot de perrons is goed. De locatie is echter niet erg sociaal veilig. Met name 's avonds wordt dit als een probleem ervaren. Er zijn voldoende rekken maar de stalling is wel zo goed als vol. De rekken voldoen aan de normen van FietsParKeur.

40% van de fietsen staat met meer dan een slot op slot. Meer dan 80% van de fietsen beschikt over een ringslot. Als tweede slot wordt het meest een kabelslot gebruikt. Van de meer kraakbestendige kettingsloten en beugels wordt slechts beperkt gebruik gemaakt.

3.2.2 Winkelcentrum Walburg

Winkelcentrum Walburg is het winkelcentrum van Zwijndrecht. Bovendien bevindt zich daar een aantal voorzieningen zoals postkantoor, bibliotheek en theater. Naast fietsdiefstal is ook winkeldiefstal een probleem. Ook zijn er incidenteel klachten over hangjongeren met name op koopavond en zaterdag. Door de aanwezigheid van een coffeeshop, snookercentrum en dansschool is ook 's avonds veel jeugd in het gebied aanwezig. In onderstaande tabel zijn de bevindingen kort samengevat.

Locatie: Winkelcentrum Walburg

Sublocaties: 4; Wadden, Albert Heijn, Postkantoor en Bibliotheek

Datum: dinsdag 26 oktober 2004, tussen 14.30 en 16.30

Ligging van de fietsparkeervoorzieningen:

De fietsparkeervoorzieningen liggen verspreid in (kleine) clusters in het gehele winkelgebied. De fietsparkeervoorzieningen liggen op korte afstand van de openbare weg en de bestemmingen (winkels en voorzieningen) en overwegend logisch ten opzichte van de fietsroutes.

Bij de Albert Heijn is de situatie echter erg onoverzichtelijk door het vele kruisende autoverkeer en in- en uitparkeerende auto's.

De ligging van de gratis bewaakte overdekte fietsenstalling blokkeert de directe toegangsweg voor voetgangers die daardoor gebruik moeten maken van een looproute die wordt gedeeld met de fietsers op weg naar de fietsklemmen. Deze route bevat vele obstakels (bomen, een kunstwerk, terrasje van een shoarmatent) en de bestrating wordt opgedrukt door boomwortels.

Sociale veiligheid van de locatie:

De fietsparkeervoorzieningen aan de Wadden en bij het postkantoor liggen overzichtelijk vanaf de openbare weg. Die bij de Albert Heijn worden deels aan het zicht onttrokken (o.a. door autoparkeerplaatsen). Vanuit de bibliotheek is er zicht op de fietsparkeervoorzieningen, vanuit het postkantoor niet. Verder is (informeel) toezicht beperkt: langslowpend winkelend publiek en (andere) parkeerders. Formeel toezicht ontbreekt.

De beoordeling van de kwaliteit van de sublocaties verschilt sterk: bij de bibliotheek ordelijk schoon en attractief; de Wadden wordt wel ordelijk en schoon, maar niet attractief gevonden; bij de Albert Heijn is de locatie wel attractief ondanks dat deze rommelig en niet erg schoon wordt gevonden en bij het postkantoor wordt de locatie als rommelig maar wel schoon en attractief beoordeeld.

Op de Wadden is rond de 10% van de rekken beschadigd.

Kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen:

In het gebied staan 3 verschillende fietsparkeersystemen. Het gaat enerzijds om voorwielklemmen van het type 'Fietsenvriend' (Velopa) en van het type 'A11' (Falco). en. De 'A11' is een hoog-laag systeem. De 'Fietsenvriend' en de 'A11' hebben geen aanbindmogelijkheid en (dus) ook geen FietsParKeur. Het plaatsen van fietsen met kinder(voor)zitjes en met fietstassen geeft problemen door de krappe ruimte tussen de klemmen.

Ook staan er een aantal grendelpalen voor het frame van het type 'U-lock' (Falco). Dit type is voorzien van een aanbindmogelijkheid en heeft FietsParKeur. Fietsen met kinder(voor)zitjes en met fietstassen kunnen zonder problemen in het



rek worden geparkeerd.

Bij de Albert Heijn en aan de Wadden zijn gratis bewaakte stallingen met respectievelijk 60 en 100 plaatsen.

Gebruik en gedrag:

Er staan in het totale gebied 166 voorwielklemmen 'A11' waarin 54 fietsen stonden, 256 voorwielklemmen 'Fietsenvriend' waarin 81 fietsen stonden en 11 'U-locks' met 22 fietsplaatsen waarin 5 fietsen stonden. In het gebied zijn geen zwerffietsen of fietswrakken aangetroffen.

Van de aanbindmogelijkheid van de 'U-locks' werd geen gebruik gemaakt. Bij de Albert Heijn had ondanks het ontbreken van een aanbindmogelijkheid bij de klemmen (type 'A11'), zo'n 10% van de fietsers de fiets aan de klemmen aangebonden.

Buiten de fietsparkeervoorzieningen stonden in het gebied nog 100 fietsen buiten de rekken tegen bomen palen, op standards en tegen muren. Daarvan was met name bij de Wadden een flink deel aangebonden aan een of ander object.

De bewaakte stallingen waren beide zeer goed gevuld.

Aantal sloten:

(a-selecte steekproef 31 fietsen bij Albert Heijn)

niet op slot	0
1 slot	30
2 sloten	1
3 of meer sloten	0

Soort sloten:

(a-selecte steekproef 31 fietsen bij Albert Heijn)

ringslot	25
kabelslot	7
kettingslot	0
beugelslot	0

Foto's:



Hoewel er rond het winkelcentrum Walburg voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn, worden ze weinig gebruikt. Ruim 40% van het aantal aangetroffen fietsen stond buiten de klemmen. De oorzaak daarvan dient zowel te worden gezocht in de situering als in de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen. Veel fietsers gebruiken de fiets als een winkelwagen voor hun boodschappen. Deze fietsers willen hun fiets dan ook dicht bij de winkel en in ieder geval direct bij de ingang van het winkelcentrum kunnen parkeren. Een groot deel van de aanwezige klemmen bevindt zich op minder logische plaatsen. Daarnaast laten de aanwezige voorwielklemmen te wensen over wat betreft stabiliteit, kans op beschadiging en bescherming tegen diefstal.

Bij een deel van de klemmen is ook de sociale veiligheid een probleem. Ze bevinden zich op achteraf-locaties waar geen zicht op is en weinig langslappend publiek. Deze locaties worden ook weinig attractief gevonden en de fietsparkeervoorzieningen zijn ook slecht bezet. Daarnaast maakt een deel van de locaties een rommelige indruk.

Ondanks het verhoogde fietsdiefstalisico op deze locatie staan bijna alle fietsen slechts met één slot op slot: het ringslot. Blijkbaar schatten fietsers het fietsdiefstalisico erg laag in, in ieder geval leidt het niet tot een betere beveiliging van de fiets.

3.2.3 Hoogbouwlocatie Gerbrandyplein / P.J. Oudplein.

Het betreft enige hoogbouwcomplexen naast het winkelcentrum en Scholengemeenschap Walburg. In onderstaande tabel zijn de bevindingen kort samengevat.

Locatie: Gerbrandyplein / P.J. Oudplein

Datum: dinsdag 26 oktober 2004, 16.00

Ligging van de fietsparkeervoorzieningen:

De fietsparkeervoorzieningen liggen in kleine clusters rond de ingangen van de flatgebouwen. De fietsparkeervoorzieningen liggen logisch ten opzichte van de fietsroutes en op korte afstand van de openbare weg en de bestemmingen.

Sociale veiligheid van de locatie:

De fietsparkeervoorzieningen liggen overzichtelijk vanaf de openbare weg (deels parkeerplaatsen) maar er is geen zicht vanuit de flats zelf. Verder informeel toezicht is zeer beperkt. Formeel toezicht ontbreekt.

Verder is de locatie weliswaar ordelijk en schoon, maar hij wordt door de observanten weinig attractief gevonden.

Kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen:

In het gebied staan 2 verschillende fietsparkeersystemen. Het gaat enerzijds om voorwielklemmen van het type 'Fietsenvriend' (Velopa) en van het type 'A11' (Falco). De 'A11' is een hoog-laag systeem, waarschijnlijk een particulier initiatief. De 'Fietsenvriend' en de 'A11' hebben geen aanbindmogelijkheid en (dus) ook geen FietsParKeur. Het plaatsen van fietsen met kinder(voor)zitjes en met fietstassen geeft problemen door de krappe ruimte tussen de klemmen.

Gebruik en gedrag:

Er staan in het gebied 28 voorwielklemmen 'A11' en 38 voorwielklemmen 'Fietsenvriend'. Daarin stonden in totaal 17 fietsen. Er zijn geen zwerf fietsen of fietswrakken aangetroffen. Ook waren er geen fietsen buiten de fietsparkeervoorzieningen geparkeerd.

Aantal sloten:

(geen observatie)

Soort sloten:

(geen observatie)

Foto's:

De situering van de fietsparkeervoorzieningen ten opzichte van de openbare weg en de ingangen van de gebouwen is logisch. Er zijn voldoende rekken om te voldoen aan de vraag. De klemmen zijn echter van onvoldoende kwaliteit om de fiets tegen diefstal te beschermen; een aanbindmogelijkheid ontbreekt.

De sociale veiligheid is een probleem. Er is vanaf de straat zicht op de rekken, vanuit de flats zelf echter niet. De observanten vonden de locatie dan ook weinig attractief.

3.2.4 Sportlocaties aan de Parklaan.

Het betreft hier een sporthal (Develhal) en een zwembad (De Hoge Devel). Deze locatie kent volgens de gemeente geen andere veiligheidsproblemen. In onderstaande tabel zijn de bevindingen van de locatiescan kort samengevat.

Locatie: Parklaan

Sublocaties: 2; zwembad de Hoge Devel en sporthal Develhal

Datum: dinsdag 26 oktober 2004, 17.00

Ligging van de fietsparkeervoorzieningen:

De fietsparkeervoorzieningen liggen op beide sublocaties tegenover de ingang, logisch ten opzichte van de fietsroutes en op korte afstand van de openbare weg en de bestemmingen.

Bij het zwembad hebben fietsers bij het bereiken van de ingang vanaf de fietsparkeervoorzieningen last van het (kruisend) autoverkeer.

Sociale veiligheid van de locatie:

De fietsparkeervoorzieningen liggen bij de sport hal WEL en bij het zwembad NIET overzichtelijk vanaf de openbare weg. Vanuit de bestemming zelf is er geen zicht op de fietsparkeervoorzieningen en ook ander (in)formeel toezicht ontbreekt. De sublocatie sporthal is WEL en sublocatie zwembad NIET ordelijk. Beide locaties zijn schoon en worden ook attractief gevonden.

Kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen:

Op de sublocatie sporthal staan voorwielklemmen in een hoog-laagsysteem van het type 'A11' (Falco). Bij het zwembad staan verschillende soorten voorwielklemmen van een vergelijkbare (slechte) kwaliteit. De systemen hebben geen aanbindmogelijkheid en (dus) ook geen FietsParKeur. Het plaatsen van fietsen met kinder(voor)zitjes en met fietstassen geeft problemen door de krappe ruimte tussen de klemmen.

Gebruik en gedrag:

Bij de sporthal staan 50 voorwielklemmen waarin 12 fietsen stonden. Bij het zwembad staan 350 klemmen en daarin stonden 15 fietsen. Er zijn geen zwerf fietsen of fietswrakken aangetroffen. Er stonden op beide locaties 7 fietsen buiten de fietsparkeervoorzieningen geparkeerd.

Aantal sloten:

(geen observatie)

Soort sloten:

(geen observatie)

Foto's:



Het aantal fietsparkeervoorzieningen was op de dag van het onderzoek voldoende maar met name bij het zwembad is het onduidelijk of er voldoende capaciteit is voor piekdagen en – tijden.

Groot probleem op beide locaties is de sociale veiligheid: er is geen enkele vorm van toezicht en bij het zwembad is ook het zicht op de fietsparkeervoorzieningen vanaf de openbare weg slecht. Daar is ook het probleem dat ze aan de overkant van de weg liggen ten opzichte van de ingang.

De kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen is duidelijk onvoldoende: onstabiel en geen anti-diefstalvoorziening (aanbindmogelijkheid).

3.3 Conclusies

Fietsdiefstal is in de gemeente Zwijndrecht een serieus probleem. Na een stijgende trend in de afgelopen jaren laten de aangiften in 2003 een opvallende daling zien. Het werkelijke probleem is groter dan het aantal aangiften laat zien: landelijk gaat men uit van een aangifte percentage van 34%, in Zwijndrecht is dat waarschijnlijk lager²⁴. Van de mensen die de Fietzersbondenquête hebben ingevuld, zegt 83% aangifte te hebben gedaan. De enquête kon echter op het politiebureau worden ingevuld (bij het doen van aangifte) en wellicht is het (ook) een kwestie van sociaal wenselijk antwoord geven.

Fietsdiefstal vindt overwegend overdag plaats en gebeurt in of bij de woning of is geconcentreerd op enkele plekken zoals het station en het winkelcentrum.

Veel Zwijndrechters kennen met name het station als risicolocatie: driekwart noemt deze locatie. Ook het (winkel)centrum en het zwembad worden vaak genoemd. Het aantal Zwijndrechters dat zich door het risico van fietsdiefstal laat weerhouden de fiets te gebruiken voor bepaalde ritten, is met 47% net iets hoger dan het landelijk gemiddelde (45%).

Bijna de helft van de Zwijndrechters is niet tevreden over de aanwezige fietsenrekken in de gemeente: te veel risico op beschadiging, te weinig en geen goede aanbindmogelijkheid zijn de belangrijkste redenen voor het negatieve oordeel.

Opvallend is dat, hoewel een zeer groot deel van de fietsen uit de schuur of bij woning wordt gestolen, Zwijndrechters de woonomgeving geen risicolocatie voor fietsdiefstal vinden. Ook over de veiligheid van de eigen fietsenberging bij huis oordeelt men zeer positief.

Op basis van onderzoek op vier 'hot-spots' op het gebied van fietsdiefstal in Zwijndrecht lijkt het er op dat er, met uitzondering van de voorkant van het station, voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn in de publieke ruimte. Ook de ligging, zowel ten opzichte van de aanrijroutes als ten opzichte van de bestemming is meestal wel logisch. De sociale veiligheid is echter een probleem bij het station, bij het zwembad en sporthal aan de Parklaan, bij de hoogbouwlocatie Gerbrandyplein / P.J. Oudplein en op sommige plekken bij het winkelcentrum Walburg. Formeel toezicht ontbreekt in het geheel en informeel toezicht is er slechts beperkt. De situatie met de fietsparkeervoorzieningen bij het zwembad is erg rommelig.

De kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij het station is goed, de rekken hebben FietsParKeur. Wel is het jammer dat er geen afdakjes met verlichting aanwezig zijn. De overige fietsparkeervoorzieningen zijn slecht van kwaliteit, zeker op het gebied van diefstalbeveiliging (geen

²⁴ Over het algemeen zijn de aangiftepercentages in de Randstad in en rond de grote steden aanzienlijk lager dan het landelijk gemiddelde.



aanbindmogelijkheid. Maar ook de kans op beschadiging van de fiets is groot doordat de klemmen te dicht op elkaar staan.

Fietsers in Zwijndrecht nemen beperkt maatregelen om hun geparkeerde fiets te beschermen tegen fietsdiefstal, zelfs op de bekende risicolocaties. Veruit de meeste fietsen staan slechts op slot met één slot: het ringslot. Alleen op het station stond een substantieel deel van de fietsen met meer dan één slot vast. Voor het beveiligen van fietsen zonder ringslot of als tweede slot wordt meestal gekozen voor een kabelslot. De meer kraakbestendige kettingsloten en beugels worden slechts beperkt gebruikt.



4 Aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht

De vormgeving en prioritering van maatregelen voor de aanpak van fietsdiefstal is afhankelijk van de maatregelen en activiteiten die door verschillende partijen momenteel in de gemeente Zwijndrecht worden uitgevoerd en van de wijze waarop de aanpak van veiligheidsproblemen in het algemeen is georganiseerd. Daarin kunnen aanknopingspunten voor de verbeterde aanpak worden gevonden.

4.1 Actueel beleid en maatregelen

Er wordt in de gemeente Zwijndrecht door gemeente, politie en anderen op allerlei terreinen beleid gevoerd, maatregelen genomen en activiteiten ontplooid die van invloed zijn op de mogelijkheden en beperkingen om fietsdiefstal in de gemeente aan te pakken. Beleid, maatregelen en activiteiten kunnen zowel direct de aanpak van fietsdiefstal beogen, maar ook indirect deze aanpak beïnvloeden.

In deze paragraaf worden dit beleid en deze maatregelen en activiteiten beschreven. Allereerst wordt een algemeen beeld geschetst van het veiligheidsbeleid bij de gemeente en het beleid van de politie, zowel qua inhoud, vorm als procedure. Vervolgens wordt per fietsdiefstalthema, zoals benoemd in paragraaf 2.5, het bestaande beleid en de huidige activiteiten beschreven.

4.1.1 Integraal veiligheidsbeleid en het beleid van de politie

In het collegeprogramma 2003-2006 van Zwijndrecht is veiligheid een belangrijk thema. In het collegeprogramma wordt een integraal veiligheidsplan aangekondigd. Daar wordt op dit moment nog aan gewerkt. In het collegeprogramma staan een aantal voornemens van dit college op het gebied van veiligheid. We noemen hier de belangrijkste die met fietsdiefstal van doen kunnen hebben:

De sociale veiligheid verbeteren onder andere door:

- maatregelen gericht op het voorkomen van uitval van jongeren (Project Netwerk Jeugd en Veiligheid);
- maatregelen gericht op het aanpakken van overlast en vandalisme rond uitgaansgelegenheden;
- Verbetering van de leefbaarheid rond het NS-station;
- Het opzetten van buurtpreventieprojecten.
- Het effectief inzetten van 'blauw op straat' en 'andere controlemogelijkheden'
- aandacht voor veiligheid in de woonomgeving, bijvoorbeeld de achterpaden.

Zwijndrecht is een van de 20 gemeenten in Zuid-Holland-Zuid die de Veiligheidsverklaring Zuid-Holland-Zuid hebben ondertekend, samen met de korpschef en de hoofdofficier van justitie. Daarbij gaat het om drie thema's: veilige en leefbare straten, veilige bedrijventerreinen en rondhangende jeugd. In het kader van het eerste thema worden onder andere wijkschouwen gehouden en is er aandacht voor het Politiekeurmerk Veilig Wonen.

De politie van het district Dordrecht/Zwijndrechtse Waard heeft haar ambities en de prestatieafspraken met het Rijk in doelstellingen uitgewerkt onder de noemer MIN 20 en PLUS 10: in 2006 moet het totale criminele volume ten opzichte van 2003 gedaald zijn met 20 procent en de tevredenheid over het politieoptreden met 10 procent zijn toegenomen. Voor de daling van het criminele volume zet men sterk in op de bestrijding van volumecriminaliteit. Dat brengt tevens de aandacht bij de aanpak van veelplegers. Ten opzichte van 2003 moeten in 2006 1000 extra verdachten met een proces verbaal naar het Openbaar Ministerie worden gestuurd. Een belangrijk deel komt voort uit de aanpak van volumecriminaliteit.

In het Jaarplan 2004 van de politie Dordrecht/Zwijndrechtse Waard worden de ambities concreet gemaakt. Onder volumecriminaliteit vallen met name diefstal uit/vanaf auto, diefstal fiets en vernielingen. Bij de aanpak is een belangrijke rol weggelegd voor de coördinator volumecriminaliteit die een aanjaagfunctie heeft. Specifiek voor de aanpak van fietsdiefstal is als speerpunt geformuleerd een intensieve repressieve aanpak van fietsendieven en helers via een dadergerichte aanpak en daderregie. Als indicator voor fietsdiefstal geldt maximaal 1800 aangiften per jaar (voor Dordrecht,



Zwijndrecht en H.I.Ambacht). Daarnaast worden nog de volgende relevante speerpunten geformuleerd:

- Bij opsporingsindicatie altijd onderzoek instellen;
- Streven naar Politiekeurmerk Veilig Wonen® in alle nieuwbouwwoningen en een gefaseerde invoer bij bestaande woningen;
- (preventieve) aandacht voor inbraken in scholen;
- (preventieve) aandacht voor veiligheid sportcomplexen

Daarnaast wordt gewezen op de noodzakelijke hulp van en samenwerking met de ketenpartners:

- Schouwingen in de buurt en het realiseren van een veiligere fysieke omgeving door het bestuur;
- Bevorderen preventiemaatregelen Politiekeurmerk Veilig Wonen® tot honderd procent van de nieuwbouwwoningen en aanzienlijke stijging bestaande bouw door het bestuur;
- Treffen maatregelen om te komen tot veiliger sportcomplexen door het bestuur;
- Inzet personeel Toezicht door het bestuur op locaties waar veel delicten gepleegd worden;
- Dadergerichte aanpak door het OM;
- Belangrijke rol verslavingszorg en jeugdwerk in de preventie van volumecriminaliteit.

4.1.2 Gebiedsgerichte aanpak

In het wijkuitvoeringsprogramma 2005 wordt een overzicht gegeven wat er per wijk wordt gedaan op de onderdelen: fysiek, sociaal, economisch, veiligheid. Voor alle wijken gelden ook algemene beleidspunten als de politiedoelstellingen op het vlak van terugdringen van volumecriminaliteit, het gemeentelijk veiligheidsplan en de inzet van stadswachten (die overigens in de loop van 2005 worden afgeschaft). Deze beleidsuitgangspunten worden verder niet per wijk verder geconcretiseerd.

Daarnaast worden er meer wijkspecifieke maatregelen genoemd:

Voor het centrum: actief politietoezicht in het stationsgebied in het kader onder andere fietsdiefstalproject; En het in samenwerking met de woningbouwcorporaties het toepassen van Politiekeurmerk Veilig Wonen® in Emmastraat, Julianastraat en Koniginneweg.

In het kader van de zogenaamde Veiligheidsverklaring, een gezamenlijke verklaring tot samenwerking op het terrein van veiligheid van de 20 gemeenten gelegen in Zuid-Holland-Zuid, de politie Zuid-Holland-Zuid en het arrondissement Dordrecht zijn twee onderwerpen van belang voor de gebiedsgerichte aanpak:

- De wijkshouw. De gemeente inventariseert minimaal 2 keer per jaar de oorzaken van onveiligheid en onveiligheidsgevoelens, dan wel de risico's voor de leefbaarheid, in een specifiek gebied en organiseert met bewoners en politie de acties die nodig zijn om de oorzaken weg te nemen. De politie levert de informatie om tot selectie van een straat of gebied te komen. De gemeente maakt bekend welke acties worden opgestart naar aanleiding van de inventarisatie en geeft aan binnen welke termijn de acties zullen zijn voltooid.
- Politiekeurmerk Veilig Wonen. De gemeente draagt er zorg voor dat het aantal gecertificeerde woningen met het Keurmerk Veilig Wonen stijgt tot honderd procent van de nieuwbouwwoningen en levert concrete inspanningen om het aantal gecertificeerde woningen in de bestaande bouw te vergroten, onder meer door overleg met de woningbouwcorporaties.

In Zwijndrecht heeft de politie een speciaal aangestelde medewerker die zich fulltime bezighoudt met het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Volgens de politiewoordvoerder werd er in het verleden niet gekeken naar de aspecten die met fietsdiefstalpreventie te maken hebben, nu wordt dat wel gedaan.

Per 2005 voert de gemeente de regie over het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Tot nu toe betreft de gemeente het keurmerk wel bij nieuwbouw, doch er is geen specifieke aandacht voor fietsenstallingen bij de toetsing van bouwplannen. Bij stadsvernieuwing of herinrichting wordt het Politiekeurmerk met de certificaten Veilige Woning, Veilig Complex en Veilige Omgeving van de woning, nauwelijks toegepast. Aan afspraken hierover wordt volgens een gemeentewoordvoerder nog gewerkt. In Heerjansdam (dorp dat bij de gemeente Zwijndrecht hoort) is wel het Politiekeurmerk voor de Veilige Omgeving van de Woning toegepast. Het ging daarbij alleen om de verplichte eisen.

Bestemmingsplannen worden in Zwijndrecht standaard voorzien van een veiligheidsparagraaf. Daarin gaat het voornamelijk over externe veiligheidsrisico's. Ook het Politiekeurmerk Veilig Wonen® komt daarin aan bod. In de veiligheidsparagraaf komt fietsdiefstal niet aan de orde.

In het collegeprogramma is de leefbaarheid en veiligheid rond het station nadrukkelijk een thema. Er zal een projectplan worden gemaakt over toezicht en beheer rond het station. Er is de intentie om te komen tot een beheersovereenkomst tussen gemeente en NS. En er zijn voornemens om een 'Veiligheidsarrangement stationsomgeving' te maken. Die plannen staan (nog) niet op papier maar ondertussen zijn er wel werkafspraken gemaakt en heeft de raad geld vrij gemaakt. Er is inmiddels een aantal maatregelen genomen:

- het station heeft een schilderbeurt gekregen;
- Het groen in de omgeving van de fietsenstalling wordt vaker gesnoeid.
- Graffiti wordt stelselmatig verwijderd
- De politie heeft het station enige tijd als 'hotspot' opgenomen in surveillancerondes, oa vanwege overlast door jongeren. Volgens een woordvoerder is inmiddels de situatie zo verbeterd dat dat niet meer nodig is.
- Er worden fietsopruiacties gehouden (zie verder 4.1.4.)
- In het kader van Ruimte voor de fiets zijn er fietsenrekken vervangen en nieuwe fietsenrekken geplaatst (eind 2003) en 88 stallingsplaatsen extra neergezet (december 2004)

4.1.3 Registratie en beleidsinformatie

Op het politiebureau kan maandag t/m zaterdag van 8.30 tot 22.00 uur aangifte worden gedaan van fietsdiefstal. Daarnaast is aangifte via internet (www.politie.nl) mogelijk. De gebruikelijke gegevens zoals merk, type, kleur, eventueel ingegraveerde codes, serienummers, stickers van leveranciers, specifieke beschadigingen worden opgenomen in het BPS. De politie geeft gedupeerde standaardinformatie over wat er met de aangifte gebeurt en over slachtofferhulp. Specifiek aan fietsdiefstal gerelateerde informatie (zoals tips ter voorkoming van fietsdiefstal en een fietsregistratiekaart) wordt niet gegeven.

De gegevens van het proces-verbaal worden verwerkt in het BPS. Met deze gegevens wordt op verschillende wijzen de ontwikkelingen en trends bij verschillende delicten, waaronder fietsdiefstal, gevolgd. Het Informatie- en Coördinatiecentrum maakt standaard rapporten en biedt maatwerk:

- Maandcijfers. In dit standaardrapport staat hoe de aangiftecijfers binnen de afzonderlijke werkgebieden zich verhouden met die van het voorgaande jaar. De maandcijfers kennen een bijlage waarin per werkgebied wordt bijgehouden in welke straten een bepaald delict het meeste voorkomt. De maandcijfers dienen mede als basis voor het maandelijks gehouden Districtelijke Veiligheidsoverleg (DVO).
- Dashboard. Een ander standaarddocument. Hierin worden de doelen die de politie zich in haar jaarplan heeft gesteld per werkgebied gevolgd. Kleurcodes geven aan in hoe het staat met het halen van de voorgenomen doelstellingen. Evenals de maandcijfers wordt het 'dashboard' maandelijks onder afdelingschefs, teamchefs en coördinatoren verspreid.
- Maatwerk. Naar aanleiding van een actueel probleem of naar aanleiding van de bespreking van maandcijfers worden soms nadere analyses gemaakt bijvoorbeeld van mogelijke verdachten, gebruikte werkwijzen, tijdstippen, en plaats van het delict etc.

De politie is op de hoogte dat er gewerkt wordt aan een bestand van gestolen fietsen bij de Rijksdienst voor het wegverkeer, het is ook bekend dat er al enige tijd mee proef wordt gedraaid. De woordvoerder verwacht niet dat het RDW-bestand zal helpen het aantal fietsdiefstallen te verminderen, maar denkt wel dat het aantal teruggevonden fietsen zal toenemen.

In Zwijndrecht worden geregeld postcodegraveeracties gehouden, zo'n 3 tot 5 keer per jaar. Mensen kunnen daarnaast bij de wijkpolitie terecht om hun bezit te laten graveren op afspraak.

4.1.4 Parkeren en vastzetten

De gemeente Zwijndrecht heeft geen fietsparkeerbeleid:



- Er is geen richtlijn om bij de aanschaf van nieuwe fietsparkeervoorzieningen, voorzieningen met Fietsparkeur aan te schaffen.
- Bij de realisatie van publiekstrekkende voorzieningen (als winkels en zwembaden) stelt de gemeente geen eisen aan aantal en kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen.
- Voor niet-woongebouwen hanteert de gemeente de reguliere checklist voor de fietsenstalling voor gebruikers van het gebouw. Bezoekers worden niet meegenomen.
- De gemeente heeft geen speciaal beleid voor de fietsenstallingen bij scholen. Een school beslist zelf hoe om te gaan met fietsparkeren.

Wel neemt de gemeente een aantal maatregelen op het gebied van fietsparkeren:

- De gemeente exploiteert twee bewaakte stallingen bij winkelcentrum Walburg. Er is sprake van geweest deze per 1 januari 2005 af te schaffen. Dit is echter niet doorgegaan. Wellicht zullen ze in de toekomst echter niet meer gratis zijn.
- Het station heeft in het kader van het Prorail-project Ruimte voor de Fiets extra stallingsplaatsen gekregen. Totaal zijn er nu 630 onbewaakte en 809 bewaakte fietsenklemmen.
- Onder het motto "Fiets Fout = Fiets weg" worden bij het station maandelijks fietsenopruimacties gehouden. Medewerkers van gemeentewerken en stadswachten halen zowel fietsen die buiten de rekken staan, als fietswrakken weg. De eerste keren werden op deze manier ongeveer 40 à 50 fietsen weggesleept, inmiddels zijn dat er rond de 20.

De juridische basis voor de opruimacties is artikel 5.1.11 in de APV van Zwijndrecht, de tekst volgt de model-APV. De meegenomen 'fout geparkeerde' fietsen worden drie maanden opgeslagen. De fietswrakken twee weken. De mensen die hun fiets komen ophalen moeten 15 euro betalen als bijdrage in de kosten van vervoer en opslag. De fietsen die niet op tijd worden opgehaald worden verkocht aan een opkoper uit een ander deel van het land.

Er zijn in Zwijndrecht geen wijken en buurten waar de fietsenberging ontbreekt.

4.1.5 Controle en toezicht

Sinds de volumecriminaliteit meer aandacht heeft bij de politie, schenkt de politie meer aandacht aan fietsdiefstal en heling van fietsen.

- Rondom het station is het afgelopen jaar twee maal gepost. Twee keer is een dief op heterdaad betrapt. Daarnaast zijn er mensen aangehouden die in het bezit bleken te zijn van een gestolen fiets.
- De politie controleert ook fietsen op scholen en bij het station op het feit of deze gestolen zijn.
- Dit jaar wordt wekelijks een anti-fietsdiefstal controle gehouden op plaatsen waar fietsdiefstal vaak voorkomt. Ook is het plan om wekelijks een lokfiets in te zetten om fietsendieven op te sporen.
- In het kader van de veelplegeraanpak worden mensen continu in de gaten gehouden. Onder de veelplegers zijn ook enkelen die zich veel met fietsdiefstal bezighouden.
- In het kader van de fietsopruimactie 'Fiets fout = fiets weg' bij het station worden daar verwijderde fietsen en fietswrakken gecontroleerd of deze gestolen zijn.
- De controle van handelaren in tweedehandsfietsen in het kader van de zogenaamde gruthokregeling is de laatste jaren sterk teruggenomen. Nu volumecriminaliteit een belangrijk onderwerp is geworden zullen ook de gruthokcontroles frequenter gaan plaatsvinden. De controles zullen zowel door BOA's (bijzondere opsporingsambtenaren) als wijkagenten worden uitgevoerd.

In de loop van 2005 zullen er geen stadswachten meer in Zwijndrecht actief zijn in verband met bezuinigingen. De gemeente heeft nog wel parkeercontroleurs in dienst voor het toezicht op betaald (auto)parkeren. Er wordt nog gepraat over een eventuele nieuwe invulling van hun taken.

4.1.6 Handhaving

In totaal zijn er 2003 35 mensen aangehouden in verband met fietsdiefstal of het in bezit hebben van een gestolen fiets. Als helers en stelers worden aangehouden, wordt er proces-verbaal gemaakt dat

wordt ingezonden naar het OM. Bij verhoor wordt aandacht geschonken of deze persoon vaker zich schuldig maakt aan dit soort strafbare feiten en of de persoon in kwestie wellicht anderen kent die zich bezig houden met heling of fietsendiefstal.

Ook in het kader van de veelplegeraanpak krijgt fietsendiefstal meer aandacht. De politie heeft een Bureau Veelplegers. De medewerkers monitoren aan de hand van informatie van straatmedewerkers continu het gedrag van veelplegers en houden dit op een intranetsite actueel. Volgens een politiewoordvoerder zitten er niet veel fietsendieven onder de veelplegers. De mensen die verantwoordelijk zijn voor fietsendiefstal zijn, naar inschatting van deze functionaris, hangjongeren, veelplegers uit Dordrecht en professionele fietsendieven die interesse hebben in de duurdere merken.

Over de vervolging van verdachten van fietsdiefstal of heling van gestolen fietsen zijn geen expliciete afspraken gemaakt tussen politie en Openbaar Ministerie. Wel zijn er afspraken over de veelplegeraanpak in het algemeen.

4.1.7 Terugbezorging

In het kader van de fietsopruiactie 'Fiets fout = fiets weg' bij het station worden daar verwijderde fietsen en fietswrakken gecontroleerd of deze gestolen zijn. Op een formulier worden alle kenmerken van de fiets, zoals kleur, type, framenummer, eventueel ingegraveerde postcode, ingevuld. De kopieën van deze formulieren worden naar de politie gestuurd, die ze in BPS controleert.

Ook andere gevonden fietsen worden door de politie gecontroleerd of ze geregistreerd staan als gestolen. Deze controle heeft tot dusver nauwelijks resultaat opgeleverd: er is nog geen enkele fiets volgens dit systeem bij de eigenaar terugbezorgd.

4.1.8 Communicatie

Bij aangifte van fietsdiefstal krijgt de gedupeerde de gebruikelijke informatie over wat de politie met de aangifte doet en slachtofferhulp. Er wordt geen specifieke informatie overhandigd zoals informatie over het voorkomen van fietsdiefstal of een fietsregistratiekaart.

De gemeente geeft geen voorlichting over fietsdiefstalpreventie. In het kader van de aanpak van stationsomgeving is er wel informatie gegeven over de fietsverwijderacties.

4.2 Aanknopingspunten voor (aanvullende) activiteiten en maatregelen

Zowel in het actuele beleid en maatregelen van gemeente en politie in Zwijndrecht (beschreven in paragraaf 4.1), als in onderzoek en ervaringen uit andere gemeenten, zijn aanknopingspunten te vinden voor (aanvullende) activiteiten en maatregelen voor de aanpak van fietsdiefstal. Op basis daarvan worden in deze paragraaf de contouren geschetst van een mogelijke aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht.

4.2.1 Gebiedsgerichte aanpak

Het veiligheidsplan van de gemeente Zwijndrecht is naar verwachting in juni 2005 klaar. Gezien de contouren zoals geschetst in het collegeprogramma 2003-2006 zal dit plan een gebiedsgerichte component bevatten. In het huidige wijkuitvoeringsprogramma wordt voor alle wijken wel het onderwerp fietsdiefstal genoemd. Het zou goed zijn per wijk specifieke op de locaties toegesneden maatregelen te nemen en daarbij niet alleen het aandeel dat bij de politie ligt te beschrijven, maar ook de verantwoordelijkheden en maatregelen te noemen die bij de verschillende afdelingen van de gemeente liggen.

De gebiedsgerichte component van het veiligheidsplan biedt zeker perspectief voor de aanpak van fietsdiefstal. Fietsdiefstal concentreert zich voor een groot deel op enkele specifieke risicolocaties. Dat zijn in Zwijndrecht vooral de stationsomgeving en winkelcentrum Walburg. Daarnaast zijn er enkele kleine concentraties van fietsdiefstal her en der in de gemeente zoals de omgeving van het zwembad de Hoge Devel, de hoogbouwlocatie Gerbrandyplein / P.J.Oudplein en discotheek Blue Lagoon.



De uitgebreide monitoringcijfers van de politie bieden de mogelijkheid per locatie fietsdiefstal aan te pakken. Daarvoor is het nodig dat gemeente en politie regelmatig overleg voeren naar aanleiding van de cijfers. Gemeente en politie moeten samen een systematiek opzetten waarin duidelijk is wie wat wanneer moet doen om direct en effectief te reageren op de gesignaleerde problemen. Gerichte op de locatie toegesneden maatregelen kunnen zijn: verscherpt toezicht door politie of stadswachten, het publiek voor te lichten over diefstalrisico's en de mogelijkheden van preventie, de bestaande fietsenrekken vervangen door rekken met een anti-diefstal voorziening of bijvoorbeeld een bewaakte mobiele fietsenstalling op bepaalde uren in te zetten. Ook het middel van de wijk- of buurtschouw, dat in Zwijndrecht onder andere in het kader van de veiligheidsafspraken Zuid-Holland-Zuid is aangekondigd, kan worden ingezet om fietsdiefstal te bestrijden. Fietsdiefstal is een prima thema voor een dergelijke buurtschouw.

Het voornemen om een Veiligheidsarrangement voor de stationsomgeving te maken biedt een goede mogelijkheid de aanpak van fietsdiefstal op deze locatie vorm te geven en afspraken tussen verschillende partners (gemeente, politie, NS, enz) vast te leggen: Schoonmaak, onderhoud, toezicht, controle en de aanpak van weesfietsen en fietswrakken (zie ook paragraaf 4.2.3). Het capaciteitstekort aan de voorkant van het station lijkt inmiddels voor dit moment opgelost. Bij ruimere openingstijden zou de betaalde bewaakte stalling voor meer fietsers een alternatief zijn voor de onbewaakte rekken.

Fietsdiefstal wordt ook vaak gepleegd in de woonomgeving van mensen. Uit de Fietzersbondenquête bleek dat veel fietsen (33 procent) in de woonomgeving (inclusief schuurtjes of bergingen) wordt gestolen. En ook uit de aangiftecijfers blijkt dat veel fietsen in woonstraten te zijn gestolen. Het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] biedt aanknopingspunten om dit probleem aan te pakken. Met het tekenen van de Veiligheidsverklaring heeft de gemeente Zwijndrecht zich ook gebonden aan het honderd procent toepassen van het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] bij nieuwbouw en het aantal gecertificeerde woningen in de bestaande bouw te doen toenemen. Per 1 januari 2005 is de verantwoordelijkheid voor het politiekeurmerk van de politie overgedragen aan de gemeente. De eisen met betrekking tot veilige stallingen en fietsparkeervoorzieningen zijn per 1 januari 2005 verscherpt.

In Zwijndrecht lijkt nog een slag gemaakt te moeten worden met het toepassen van het keurmerk. Bij nieuwbouw worden te weinig eisen gesteld aan toepassing van het keurmerk. Er is geen specifieke aandacht voor fietsenstallingen. Bij herinrichting wordt het keurmerk en de certificaten Veilige, Woning, Veilig Complex en Veilige Omgeving van de Woning niet of nauwelijks gehanteerd.

Met het maken van afspraken met andere betrokken partijen bij de bouw en renovatie van woningen, zoals woningbouwverenigingen, projectontwikkelaars en stedenbouwkundig ontwerpers, over de implementatie van het Politiekeurmerk kan de bestrijding van fietsdiefstal aan effectiviteit winnen²⁵:

- Met het toepassen van het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] bij nieuwbouw worden bergingen, schuren of garages verplicht inbraakwerend. Het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] gaat uit van tenminste één inbraakwerende bergruimte per woning. Als bergingen of schuren bij woningen in woongebouwen ontbreken, is een collectieve fietsenstalling verplicht. Om er voor te zorgen dat de hele wijk wordt ontworpen zodanig dat het fietsdiefstalrisico wordt beperkt, moet worden afgesproken de aanvullende eisen S8 en S9 toe te passen. Hierdoor worden ook voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen bij wijkvoorzieningen en publiekstrekkende voorzieningen gerealiseerd.
- Voor een optimale aanpak van fietsdiefstal bij projectmatige renovatie van bestaande bouw moet worden afgesproken alle drie de certificaten toe te passen. Met het certificaat voor Veilig Complex worden fietsenbergingen verplicht inbraakwerend. Bij het certificaat voor de Veilige Woonomgeving zal, indien fietsdiefstal op straat een probleem is, analyse eis O 9 moeten worden gehanteerd. Dat betekent een verplichting tot het realiseren van voldoende veilige voorzieningen voor het stallen van de fiets in de woonomgeving, bij scholen en bij sportcomplexen.

²⁵ Zie ook paragraaf 4.2.1 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan.

Vervolgens moeten bewoners er dan ook op gewezen worden dat ze gebruik moeten maken van de (veilige) fietsparkeermogelijkheden bij hun woning en hun fiets niet slecht beveiligd bij de voordeur of in de tuin zetten.

4.2.2 Registratie en beleidsinformatie

Voor een succesvolle controle, handhaving en terugbezorging is een goede registratie van fietsen essentieel. Om fietsen opspoorbaar te maken dienen ze te zijn voorzien van een uniek kenmerk. Bij gebrek aan alternatieven is de postcodegraving nog altijd de beste methode. Het is daarom goed dat de politie in Zwijndrecht burgers de mogelijkheid biedt de postcode te laten graveren. Dergelijke graveeracties zijn prima mogelijkheid om mensen ook te informeren over fietdiefstalpreventie (tips over het beveiligen van de fiets) en het aanmoedigen van aangifte te doen bij diefstal. Bij dergelijke acties zouden gemeente, politie, maar ook fietsmakers en de plaatselijke afdeling van de Fietzersbond een rol kunnen spelen.

Bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) is inmiddels een register voor gestolen fietsen geopend. De politie heeft nu de mogelijkheid aangiftes handmatig in dit register te verwerken. Aangezien het bij fietsdiefstal om een groot volume gaat en de verwerking tijdrovend is, wordt een automatische koppeling ontwikkeld tussen de politiestructuren en het register bij de RDW. De planning van de politie is om de daarvoor benodigde software in 2005 op te leveren. Elke politieregio moet vervolgens de software nog implementeren. Gemeente en de politie in Zwijndrecht kunnen er bij het driehoeksoverleg van de politieregio op aandringen hier haast mee te maken.

Omdat bij fietsdiefstal meestal geen geweld is gebruikt en er vaak ook geen aanwijzingen zijn over de dader is dit delict bij uitstek geschikt voor digitale aangifte, vanuit huis, 24 uur per dag. Het is goed de bevolking over de nieuwe mogelijkheden te informeren en hen van het nut en belang van aangifte doen te overtuigen door uit te leggen wat er met de aangifte gebeurt, ook als dat niet direct leidt tot de opsporing en teruggave van de fiets. Overigens zal de boodschap zeker aan kracht winnen door deze te illustreren met gevallen waar de slachtoffers hun fiets wel hebben teruggekregen.

De beleidsinformatie die de politie uit haar informatiesystemen kan halen, is uitstekend geschikt voor een adequate aansturing van de aanpak van fietsdiefstal. Het delen van deze informatie met de gemeente en andere veiligheidspartners maakt het mogelijk gericht maatregelen te nemen op bepaalde locatie.

4.2.3 Parkeren en vastzetten

De gemeente Zwijndrecht heeft geen systematisch fietsparkeerbeleid²⁶. Het strekt tot aanbeveling de hele gemeente eens onder de loep te nemen wat betreft het onderwerp fietsparkeren. Het gaat daarbij zowel om aantal en kwaliteit van fietsenrekken als om inpandige en bewaakte fietsenstallingen.

In de herziene eisen van het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] wordt veel aandacht besteed aan de mogelijkheden van het stallen en parkeren van de fiets. Het toepassen van het Politiekeurmerk bij nieuwe wijken en herstructurering kan de fietsdiefstalproblemen in de toekomst aanmerkelijk verminderen. Zo worden er geen woningen zonder fatsoenlijke berging gebouwd, waardoor het risico van diefstal in de woonomgeving vermindert.

In het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] wordt op het gebied van fietsparkeren een aantal eisen gesteld. Voor een effectieve bestrijding van fietsdiefstal in de gemeente Zwijndrecht zouden deze eisen in het hele fietsparkeerbeleid moeten worden gehanteerd:

- Voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen bij de woning. Denk aan systemen met Fietsparkeur ten behoeve van bewoners en bezoekers overdag. Buurtstallingen of collectieve fietskluizen (fietsstommels) zijn nodig op plekken waar veilige fietsbergingen voor bewoners ontbreken.

²⁶ Dit bleek ook al uit de door de Fietzersbond in 2002 uitgevoerde Fietsbalans in de gemeente Zwijndrecht.



- Voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen bij buurtvoorzieningen en publiekstrekkende voorzieningen (inclusief scholen). Denk aan systemen met Fietsparkeur, voldoende voorzieningen voor het aantal te verwachten gebruikers en bezoekers, zo dicht mogelijk bij de bestemming, logisch gesitueerd ten opzichte van de aanrijroutes en goed in het zicht.

In de Leidraad Fietsparkeren van het kenniscentrum CROW²⁷ staan tal van aanwijzingen voor een gestructureerde aanpak. Het neerzetten van goede rekken met Fietsparkeur op logische plekken (dicht bij bestemming) is maar een van de ingrediënten van een effectief fietsparkeerbeleid. De leidraad biedt ook normen voor aantallen fietsenrekken bij publiekstrekkende voorzieningen als scholen, winkelcentra, crematoria etc.

Ten behoeve van langparkeerders bij bestemmingen met een hoog fietsdiefstalrisico kan ook gedacht worden aan bewaakt stallen. Ten behoeve van kortparkeerders dienen echter in de omgeving voldoende onbewaakte alternatieven te zijn (voor meer informatie zie ook de Leidraad Fietsparkeren van het kenniscentrum CROW)

Weesfietsen (bruikbare fietsen zonder te achterhalen eigenaar) en fietswrakken houden vaak schaarse ruimte in fietsparkeervoorzieningen bezet. Een goed gebruik van de mogelijkheden om via bestuursdwang de rekken op orde te houden is daarom aan te bevelen. Een en ander is wel aan zorgvuldigheidseisen gebonden²⁸. Het lijkt er op dat de huidige regeling 'Fiets fout = fiets weg' zoals die wordt toegepast bij het station niet aan de noodzakelijke wettelijke zorgvuldigheidseisen voldoet: in artikel 5:24 lid 4 van de Awb staat dat in de beschikking een termijn gesteld moet worden waarbinnen de belanghebbenden de tenuitvoerlegging kunnen voorkomen door zelf maatregelen te treffen. Door onmiddellijk fietsen te verwijderen wordt aan deze eis niet voldaan.

Niet alleen het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen, maar vooral het gebruik ervan bepaalt of de inzet van fietsparkeervoorzieningen een preventieve werking heeft op fietsdiefstal. Gedragsbeïnvloeding van fietsers is daarom een belangrijk onderdeel van fietsparkeerbeleid en veiligheidsbeleid. Het gaat dan bijvoorbeeld om zaken als het goed op slot zetten van de fiets en het gebruik van goede fietssloten. Gemeente en politie kunnen daarbij samenwerken met partijen als de fietsvakhandel en de Fietzersbond. Meer hierover in paragraaf 4.2.7. communicatie.

4.2.4 Controle en toezicht

De politie in Zwijndrecht doet al heel veel op het vlak van controle en toezicht. Zo worden bekende fietsendieven in de gaten gehouden, is er extra toezicht bij diefstalgevoelige locaties en controleert de politie op een aantal plekken fietsen of ze geregistreerd staan als gestolen.

De gemeente kan wat betreft controle en toezicht meer doen. Zo kan er bijvoorbeeld meer gewerkt worden met toezicht door stadswachten of toezichthouders.

De cijfers van de politie bieden mogelijkheden om adequaat te reageren op ontwikkelingen en verschuivingen per locatie. Afhankelijk van de analyse van het probleem kan worden bepaald welke inzet gewenst is. Posten is primair een taak van de politie. Als toezicht vooral preventief moet werken ligt de inzet van stadswachten of toezichthouders voor de hand.

Het instellen van cameratoezicht biedt ook mogelijkheden om fietsdiefstal tegen te gaan. Inmiddels zijn er in de gemeente Den Haag de eerste veroordelingen van fietsendieven uitgesproken op basis van videomateriaal van bewakingdiensten.

Ook op het terrein van controle kan de gemeente, naast en in samenwerking met de politie, meer doen. In Harderwijk is de inzet van stadswachten zeer succesvol bij de opsporing van gestolen fietsen en de aanpak van heling. Fietsdiefstal is in Harderwijk afgenomen, bovendien is een fors aantal fietsen terugbezorgd bij de rechtmatige eigenaars. Een goede taakverdeling tussen toezichthouders en politie met heldere afspraken is een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle aanpak. Meer over de aanpak in Harderwijk is te vinden in bijlage 2.

²⁷ Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur CROW: Leidraad fietsparkeren, Ede, juni 2001

²⁸ Zie hiervoor bijlage 2 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan.

Een BOA zou jaarlijks de in- en verkoopregisters van tweedehands fietsen bij de fietsvakhandel moeten controleren zodat bewuste of onbewuste heling van gestolen fietsen via de vakhandel zoveel mogelijk wordt beperkt. Bij voorkeur staat tegenover deze activiteit positieve betrokkenheid van de vakhandel bij voorlichting over bijvoorbeeld goede sloten. De bij de BOVAG aangesloten fietsenhandelaren²⁹ werken inmiddels met een gedragscode waarin het bijhouden van het register en andere maatregelen ter voorkoming van medewerking aan fietsdiefstal en heling is vastgelegd.

4.2.5 Handhaving

In het kader van de veelplegeraanpak doet de politie in Zwijndrecht al het een en ander om fietsendieven veroordeeld te krijgen. In zijn algemeenheid kun je zeggen dat het opsporen van gestolen fietsen bij voorkeur dient te leiden tot het aanhouden van degene die de gestolen fiets in bezit heeft en te leiden tot veroordeling wegens schuldheiling. Op deze manier kan het vertrouwen van de burgers in de aanpak van criminaliteit en in de politie worden vergroot.

Als de gemeente bijvoorbeeld met behulp van stadswachten en BOA's meer gaat doen aan het houden van toezicht, zijn goede afspraken met de politie over het traject van handhaving van groot belang.

4.2.6 Terugbezorging

Een geloofwaardige aanpak van fietsdiefstal staat of valt bij de indruk van het grote publiek dat het weer zin heeft aangifte te doen. Dat kan slechts worden bereikt als een substantieel deel van de gestolen fietsen weer terugbezorgd wordt bij de rechtmatige eigenaars. En dat dat ook bekend is bij fietsers.

Jaarlijks worden door gemeenten en politie vele fietsen verwijderd van de openbare weg of in beslag genomen: zogenaamde weesfietsen (bruikbare fietsen zonder te achterhalen eigenaar), fietswrakken (fietsen die technisch niet in orde zijn, in verwaarloosde toestand en met een geringe economische waarde), "verkeerd" gestalde fietsen en gevonden fietsen. Ook in de gemeente Zwijndrecht worden grote hoeveelheden fietsen en fietswrakken aangetroffen.

Gevonden fietsen controleren of ze geregistreerd staan als gestolen is essentieel voor de geloofwaardigheid van goed fietsdiefstalbeleid. Als dat immers niet goed wordt gedaan, worden gestolen fietsen door gemeente en politie witgewassen. Controle moet eigenlijk op twee momenten plaatsvinden. Op het moment dat ze binnenkomen en vlakvoor dat ze verkocht of vernietigd worden. Op deze manier wordt voorkomen dat een fiets niet als gestolen wordt herkend doordat de aangifte te laat is verwerkt in het bestand. Ook de komende jaren blijft checken op diefstal nog lastig. Het landelijk dekkend aangiftebestand bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) bevat slechts nieuwe aangiften. Aangiften van fietsen die enkele jaren geleden zijn gestolen ontbreken. Het blijft dan ook noodzakelijk het aangiftebestand van de eigen politieregio te bevragen. Ook heeft het zin om bij fietsen waarin een postcode gegraveerd staat de eigenaren rechtstreeks te benaderen. Daarnaast laat de ervaringen in Harderwijk zien dat ook het bevragen van het HKS-bestand zinvol is. Als het RDW-bestand enkele jaren goed functioneert, is een check met dit bestand voldoende. Het is immers een verantwoordelijkheid van fietsbezitters aangifte te doen.

Omdat zowel politie als de gemeente te maken heeft met gevonden of verwijderde fietsen, ligt het voor de hand hiervoor een systeem te hanteren voor wat betreft registratie, controle op diefstal, tijdelijke opslag, verkoop en vernietiging. Politie en gemeente zouden hier afspraken over moeten maken. Voor de stationsomgeving is dat gebeurd. Het is niet helemaal duidelijk hoe er met 'aangetroffen' fietsen op andere locaties wordt omgegaan.

Het terugbezorgen van gestolen gevonden fietsen kan publicitair goed worden uitgebuit om mensen duidelijk te maken dat het zin heeft om aangifte te doen.

²⁹ Er zijn in de fietsbranche 2200 ondernemers actief die een winkel met een werkplaats hebben en waarschijnlijk gebruikte fietsen verkopen. De BOVAG heeft 1800 leden.



4.2.7 Communicatie

Communicatie is een belangrijk middel voor kennisoverdracht, het beïnvloeden van houding en gedrag tenslotte, zeker niet onbelangrijk om de beeldvorming over de onveiligheid en de inspanningen van gemeente en politie bij de burgers te beïnvloeden. Alle drie zijn essentiële elementen bij de aanpak van fietsdiefstal. Een communicatiestrategie is daarom een belangrijk onderdeel van de aanpak van fietsdiefstal.

Communicatie over fietsdiefstal is het meest effectief als mensen toch al met het onderwerp fietsparkeren, fiets kopen of fietsdiefstal bezig zijn en kan het beste aansluiten bij:

- De aangifte van fietsdiefstal: informatie meegeven over de inspanningen in het kader van opsporing (controle gevonden fietsen bijvoorbeeld) en tips voor het goed vastzetten en beveiligen tegen diefstal van de fiets, niet alleen bij bestemmingen, maar ook thuis. Ook aanwijzingen om het kopen van een gestolen fiets te vermijden.
- Bij promotie van de digitale aangifte in Zwijndrecht: mensen informeren over de verschillende manieren om aangifte te doen aan de hand van fietsdiefstal, het belang van aangifte doen en de inspanningen op het gebied van opsporing.
- De plaatsing van nieuwe fietsenrekken: het stimuleren van het gebruik van de rekken door te wijzen op de voordelen op het gebied van comfort en diefstalpreventie, tips voor goed vastzetten (niet één slot maar twee), goede sloten (kettingen van gehard staal bijvoorbeeld) en andere aanwijzingen voor het behoud van de fiets.
- De opening van een nieuwe fietsenstalling.
- Communicatie rond het gemeentelijk veiligheidsplan, als daar elementen in zitten die betrekking hebben op fietsdiefstal. Successen in dit kader naar buiten brengen.
- Veiligheidsprojecten gericht op de jeugd: tips voor het beveiligen van de fiets (fietsdiefstal is vaak de eerste vorm van criminaliteit waar kinderen zelf het slachtoffer van zijn), informatie over strafbaarheid van stelen en helen van fietsen, scholen informeren over preventiemogelijkheden (fietsparkeervoorzieningen, (camera)toezicht etc.)
- Preventieacties door stadswachten/toezichthouders: Geparkeerde fietsen controleren of ze goed op slot zijn gezet, zonodig folders aan de fiets hangen.

Communicatieactiviteiten van gemeente en politie kunnen sterker worden als men samenwerkt met andere partijen zoals de Fietzersbond en de fietsvakhandel. De Fietzersbond beschikt over een goede folder met tips voor het op slot zetten van de fietsen en het herkennen van gestolen fietsen bij het aanschaffen van een tweedehands fiets. De vakhandel kan advies uitbrengen over bijvoorbeeld goede sloten. Promotie van de gedragscode door de Bovag en de bij de Bovag aangesloten fietshandelaren geeft ook positieve signalen over de aanpak van fietsdiefstal.

4.3 Conclusies

Fietsdiefstal is een van de meest voorkomende delicten in Zwijndrecht. Bij vrijwel alle partijen bestaat de overtuiging dat hier iets aan gedaan moet worden, al is de praktijk van gezamenlijke effectieve fietsdiefstalbestrijding nog ver weg. De gemeente ontplooit tal van activiteiten op het gebied van veiligheid, maar niet altijd is duidelijk wat er gedaan wordt en in welk beleidskader dit past. Die opmerkingen gelden zeker ook voor wat de gemeente doet aan fietsdiefstalbestrijding. De indruk is dat de gemeente op het vlak van preventie van fietsdiefstal meer zou kunnen doen.

Ook ligt er een taak voor de burgers van Zwijndrecht. Zij kunnen zeker nog bijleren in het beter beveiligen van hun fiets en fietsenberging. Positief is de inzet en houding van de politie in Zwijndrecht. De politie laat zien dat het hen ernst is met de ambitieuze doelstelling de volumecriminaliteit terug te dringen.

Fietsdiefstal wordt het best bestreden in een gecoördineerde, integrale aanpak waarin verschillende partijen als gemeente, politie maar ook fietsvakhandel, Fietzersbond en burgers samenwerken. Goed beleid bevat een scala van maatregelen, die elkaar versterken. De belangrijkste elementen zijn elders in dit rapport opgesomd. Dit ideaal van fietsdiefstalbestrijding is op dit moment in Zwijndrecht nog ver weg, maar er zijn wel aanknopingspunten in het huidige beleid.

- Op dit moment maakt de gemeente een integraal veiligheidsplan. Het zou goed zijn de aanpak van fietsdiefstal hierin een plek in te geven. Daarbij lijkt het logisch ook aan te sluiten bij de wijkuitvoeringsplannen en zo tot een gerichte wijk/buurtaanpak te komen van fietsdiefstal.
- De politie kan beschikken over maandelijkse en zelfs dagelijkse fietsdiefstalcijfers per locatie. Deze informatie maakt het mogelijk voor gemeente en politie om direct reageren met verscherpt toezicht, communicatie met het publiek en mogelijk opsporingsactiviteiten. Gemeente en politie zullen een systematiek moeten opzetten om gezamenlijk in actie te komen bij signalen over fietsdiefstal.
- De stationsomgeving, als een van de belangrijkste probleemlocaties, behoeft blijvende aandacht van zowel politie als gemeente.
- Het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] toepassen bij nieuwbouw en renovatie van bestaande bouw. Speciale aandacht voor fietsenbergingen bij woningen en het realiseren van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen in de woonomgeving en bij voorzieningen (winkelcentra, scholen, sportcomplexen, enz.). Hierover afspraken maken met projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, enz.
- Verder gaan met de controle van fietsen op locaties waar de politie denkt veel gestolen fietsen aan te treffen. Wellicht mogelijk met inzet van toezichthouders, mogelijk biedt de Harderwijkse aanpak hier aanknopingspunten. Stadswachten kunnen prima werk doen in de controle en terugbezorging van fietsen (zie het voorbeeld van Harderwijk). Daarnaast kunnen ze belangrijk zijn in de preventie van fietsdiefstal door toezicht te houden bij hotspots en bijvoorbeeld informatie geven over het op slot zetten van de fiets (geparkeerde fietsen controleren of ze goed op slot zijn gezet, zonodig folders aan de fiets hangen). Het is daarom jammer dat de stadswachten in de loop van dit jaar verdwijnen in Zwijndrecht. De gemeente zou kunnen overwegen de toezichthouders die nu het betaald (auto)parkeren controleren een bredere taak te geven of kijken hoe op een andere manier deze potentiële taken van stadswachten uitgevoerd kunnen worden..

Daarnaast zijn er belangrijke lacunes in de huidige activiteiten en maatregelen van gemeente en politie, vooral met betrekking tot fietsparkeren, terugbezorging en communicatie:

- De gemeente heeft vooral een taak bij de preventie van fietsdiefstal, daarbij is het aanbieden van goede fietsparkeervoorzieningen een van de eerste en belangrijkste te nemen maatregelen. Het zou zinnig zijn de hele gemeente en met name op de locaties waar veel fietsen worden gestolen tegen het licht te houden met de vraag: staan hier voldoende rekken, zijn ze kwalitatief voldoende en staan ze op de juiste plek. Kortom, een fietsparkeerbeleid ontwikkelen.
- Besluiten voortaan fietsparkeervoorzieningen met Fietsparkeur aan te schaffen
- Gezien het fietsdiefstalisico in winkelcentrum Walburg, moeten de fietsparkeervoorzieningen (rekken en bewaakte stallingen) in dit gebied opnieuw onder de loep worden genomen of ze kwantitatief en kwalitatief voldoen.
- Daarnaast moeten de fietsparkeervoorzieningen in de andere wijken nader worden bekeken, vooral de publiektrekkende voorzieningen als het zwembad en winkelcentra. Daarbij de omgeving (sociale veiligheid) en de mogelijkheden van (camera)toezicht betrekken.
- In het kader van projecten die op de jeugd zijn gericht, het mogelijk is het onderwerp fietsdiefstal integreren: fietsdiefstal is vaak de eerste vorm van criminaliteit waar kinderen mee te maken krijgen. Daarnaast jongeren informeren over de strafbaarheid van stelen en helen. Bij deze activiteiten kan goed worden aangesloten bij de controles op scholen die de politie uitvoert.
- Het publiek voorlichten over de risico's van fietsdiefstal. Het gaat om voorlichting over het goed op slot zetten van fietsen en het gebruik van goede sloten. Daarbij moet de woonomgeving niet worden vergeten. Veel fietsen worden daar gestolen. Zowel de gemeente als de politie hebben een taak in deze.
- Het verder promoten van digitale aangifte en het publiek wijzen op het belang van aangifte doen en het goed beveiligen van de fiets.
- Een van de elementen van een doeltreffende aanpak van fietsdiefstal is het verhogen van de aangiftebereidheid en daar aan gekoppeld het opsporen en terugbezorgen van gestolen fietsen. Dat kan bijvoorbeeld door de bestanden die gebruikt worden om gevonden fietsen te controleren op het feit of ze gestolen zijn uit te breiden. Denk aan het landelijk aangiftebestand HKS en het bestand van de verzekeringsmaatschappen, Bovenmij. De politie kan gevraagd worden actief



mee te helpen de koppeling met het RDW-bestand tot stand te brengen. Succesvol terugbezorgen van fietsen bij eigenaren publicitair uitbuiten.

- Frequentere controle van handelaren in tweedehands fietsen.

De aanpak van fietsdiefstal kan het beste worden vormgegeven in een integraal plan van aanpak fietsdiefstalbestrijding. De gemeente zou hiervoor vanuit haar regiefunctie in het veiligheidsbeleid het voortouw moeten nemen. De uitdaging is om relevante inspanningen van zo veel mogelijk actoren af te stemmen en daarvoor draagvlak te verwerven. Door een goede samenhang tussen de verschillende activiteiten en maatregelen wordt de effectiviteit van de afzonderlijke maatregel vergroot. In hoofdstuk 5 worden zowel voor de vormgeving van de maatregelen als de prioriteiten bij de aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht concrete adviezen gegeven.

5 Advies aanpak fietsdiefstal Zwijndrecht

Dit hoofdstuk bevat het advies van de Fietsersbond over de maatregelen waarmee de gemeente en de politie in Zwijndrecht, samen met anderen, fietsdiefstal het beste kunnen bestrijden. Allereerst is een algemene doelstelling geformuleerd, waarna per thema subdoelstellingen en concrete activiteiten zijn beschreven. Tevens is gekeken welke randvoorwaarden er gerealiseerd moeten zijn om deze activiteiten te kunnen uitvoeren. Aan de hand van dit advies kan de gemeente een Plan van Aanpak fietsdiefstal Zwijndrecht schrijven en afstemmen met andere partijen.

5.1 Hoofddoelstelling

In het nationale veiligheidsbeleid hebben de rijksoverheid en de korpsbeheerders afspraken gemaakt over het terugdringen van criminaliteit en overlast in de publieke ruimte met circa 20 tot 25 procent in de periode 2003 – 2006. Dat kan alleen door middel van een drastische verlaging van de zogenaamde volumecriminaliteit: fietsdiefstal, diefstal uit auto's, vernielingen en inbraak. Op het gebied van opsporing en handhaving ligt de prioriteit bij de (jeugdige) veelplegers, waaronder zich ook veel fietsendieven bevinden. Deze landelijke afspraken bieden volop aanknopingspunten voor de aanpak van fietsdiefstal.

In het veiligheidsbeleid onderschrijft de gemeente Zwijndrecht de doelstellingen op het vlak van terugdringen van volumecriminaliteit. De politie heeft de ambitie het totale criminele volume terug te dringen met 20%. Om deze doelstellingen te halen is het verstandig in te zetten op een gecoördineerde aanpak van fietsendiefstal. De Fietsersbond beveelt een integraal Plan van Aanpak Fietsdiefstal aan met een centrale doelstelling die aansluit bij de landelijke ambities.

Dat leidt tot de volgende **centrale hoofddoelstelling** voor een Plan van Aanpak fietsdiefstal Zwijndrecht:

- * *Het verminderen van het aantal fietsdiefstallen in Zwijndrecht met 25 procent in 2007 ten opzichte van de stand van zaken in 2003 via een integrale aanpak van het probleem.*

Aangezien Zwijndrecht pas in 2005 haar inspanningen zal vergroten om fietsdiefstal tegen te gaan, is het naar verwachting niet mogelijk om de doelstelling van 25 % minder criminaliteit al in 2006 gerealiseerd te hebben. Daarom is in de hoofddoelstelling gekozen voor 2007.

Voor de totstandkoming van een breed gedragen integraal Plan van Aanpak fietsdiefstal is een aantal stappen noodzakelijk:

- De gemeente neemt het initiatief voor het schrijven van het Plan van Aanpak fietsdiefstal, de coördinatie ligt handen van de ambtenaar integrale veiligheid. Deze ambtenaar heeft binnen de gemeente het beste overzicht over het veiligheidsbeleid.
- Politie en Fietsersbond-afdeling Zwijndrecht zijn nauw betrokken bij het totstandkomen van het Plan van Aanpak fietsdiefstal.
- Het Plan van Aanpak fietsdiefstal wordt ook met andere organisaties, instanties of bedrijven die een rol kunnen spelen bij de aanpak van fietsdiefstal afgestemd, zoals Het Openbaar Ministerie, ProRail, fietsmakers, wooncorporaties en welzijnorganisaties. Deze partijen worden gestimuleerd om optimaal bij te dragen aan de aanpak van fietsdiefstal.
- In het Plan van Aanpak fietsdiefstal wordt vastgelegd dat de gemeente ook bij nieuwe plannen en beleidsvoornemens kijkt of de aanpak van fietsdiefstal te integreren is.
- Jaarlijks bekijken gemeente, Politie en Fietsersbond samen of de acties het gewenste resultaat opleveren en zo nodig wordt bijgestuurd.

Voor het bereiken van de centrale hoofddoelstelling voor de aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht worden deeldoelstellingen geformuleerd op de thema's gebiedsgerichte aanpak, registratie en beleidsinformatie, parkeren en vastzetten, controle en toezicht, handhaving, terugbezorging en communicatie.



5.2 Gebiedsgerichte aanpak

Voor de preventie van fietsdiefstal en andere volumecriminaliteit is een gebiedsgerichte aanpak vaak het meest effectief. Gebiedsgerichte veiligheidsinstrumenten zoals het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®], de Handreiking Veilig Uitgaan en het Keurmerk Veilig Ondernemen bevatten concrete maatregelen ter preventie van fietsdiefstal. In convenanten en veiligheidsarrangementen kan de veiligheidsaanpak systematisch en met alle relevante partijen worden vormgegeven en vastgelegd. Bij het gebiedsgerichte beleid en de toepassing van bovengenoemde instrumenten moet de gemeente fietsdiefstal als aandachtspunt meenemen.

Dat leidt tot de volgende **doelstellingen** op het thema **gebiedsgerichte aanpak**:

- * *Het voorkomen van fietsdiefstal is uitgangspunt bij de gebiedsgerichte aanpak van veiligheidsproblemen, fietsparkeren en bouwen en wonen.*
- * *Bij de wijkshouw welke 2 keer per jaar wordt gehouden vormt aanpak fietsdiefstal een belangrijk onderwerp*
- * *Jaarlijks worden 1 a 2 belangrijke hotspots van fietsdiefstal onderzocht en door de gemeente aangepast. Tot en met 2007 worden de in de Fietsdiefstalscan Zwijndrecht bekeken locaties in ieder geval aangepakt.*

Om dit te realiseren, is een aantal stappen noodzakelijk.

- Bij nieuwbouwprojecten wordt gebouwd volgens het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] (nieuwbouw). Bij het realiseren van wijkvoorzieningen en publieksvoorzieningen worden de eisen S8 en S9 van het politiekeurmerk toegepast waarmee voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Hierover worden in een vroegtijdig stadium afspraken gemaakt met ontwikkelaars en bouwers.
- De gemeente stimuleert de toepassing van het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] bestaande bouw bij particulieren, bij woningcorporaties en verenigingen van eigenaren. Woningbezitters en woningbeheerders worden gestimuleerd zowel het certificaat voor de veilige woning als voor veilige complex te halen. De gemeente zal zich er voor inzetten te voldoen aan de eisen van het certificaat veilige woonomgeving.
- Afhankelijk van de uitkomsten van wijkveiligheidsanalyses wordt een specifieke op de problemen toegesneden aanpak van fietsdiefstal per wijk voorgesteld. Maatregelen kunnen worden ingezet en bijgesteld aan de hand van de monitoringcijfers van de politie. Gemeente en politie overleggen regelmatig hierover.

Naast deze algemene activiteiten en maatregelen adviseert de Fietsersbond de aanpak van risicolocaties door herinrichting en afspraken over toezicht en beheer. Voor de locaties die in het onderzoek reeds zijn bekeken volgt hieronder een voorstel voor concrete maatregelen. Ook de andere risicolocaties moeten de komende jaren worden aangepakt.

Stationsgebied

- De gemeente werkt verder aan de verbetering van de kwaliteit van het stationsgebied. Verbeteren van het informeel en formeel toezicht (en mogelijk ook camera's), uitbreiding van het aantal fietsenrekken, onderhoud van de fietsenrekken en een beleid voor verwijdering van fietswrakken en weesfietsen³⁰ vormen hier onderdeel van. Ook het aanbrengen van een scheiding tussen de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen en de autoparkeerplaats om te voorkomen dat fietsen worden ingeladen en afgevoerd wordt overwogen. Afspraken worden vastgelegd in het Veiligheidsarrangement voor de stationsomgeving waaraan momenteel gewerkt wordt.

Winkelcentrum Walburg

- Verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen. De rekken moeten beter gesitueerd worden ten opzichte van bestemming en de kwaliteit van de rekken moet beter, in ieder geval op de drukste plekken (o.a. bij Albert Heijn). De huidige rekken bieden te weinig steun en bescherming tegen diefstal. Daarnaast moet er gekeken worden naar mogelijke verbeteringen in de sociale veiligheid.
- Het in stand houden van de gratis bewaakte stallingen.

³⁰ zie bijlage 2 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan

- Bij het voorbereiden van de renovatie van het winkelcentrum nadrukkelijk aandacht schenken aan het creëren van goede, (sociaal) veilige en voldoende fietsparkeervoorzieningen.

Hoogbouwlocatie Gerbrandyplein/ P/J.Oudplein

- Verbeteren van de rekken en de sociale veiligheid rond de locatie.

Sportlocaties aan de Parklaan

- Met name bij het zwembad moeten er meer rekken worden geplaatst en er moeten kwalitatief betere rekken komen (met aanbindmogelijkheid)

5.3 Registratie en beleidsinformatie

Om fietsdiefstal goed te kunnen bestrijden, moet het aantal aangiften en de kwaliteit van de aangiften omhoog. Daarvoor is het belangrijk dat meer mensen de unieke kenmerken van hun fiets kennen. Ook moeten ze aangifte doen (weer) nuttig vinden. Daarnaast moeten alle aangiften in een goed toegankelijk bestand komen dat ook wordt gebruikt. Tenslotte moet de informatie uit de aangiften en van de (wijk)agenten beschikbaar komen voor de bestrijding van fietsdiefstal.

Dat leidt tot de volgende **doelstellingen** op het thema **registratie en beleidsinformatie**:

- * *De aangiftebereidheid van burgers voor het delict fietsdiefstal stijgt met 10 procent in 2007 ten opzichte van de stand van zaken in 2003. Ook de kwaliteit van de aangifte verbetert.*
- * *Ontwikkelingen ten aanzien van de omvang en het karakter van fietsdiefstal in Zwijndrecht worden systematisch gevolgd en zo mogelijk aangepakt.*

Om bovenstaande doelstellingen te realiseren, is een aantal stappen noodzakelijk:

- Politie Zwijndrecht informeert haar medewerkers over de initiatieven rondom de aanpak van fietsdiefstal in Zwijndrecht en het belang daarbij van een groeiend aantal goede aangiftes van fietsdiefstal.
- Politie en gemeente geven brede bekendheid aan het belang van aangifte doen en vragen daarbij specifiek aandacht voor (digitale) aangifte van fietsdiefstal.
- Gemeente Zwijndrecht werkt in 2005 in overleg met politie, Fietzersbond en de vakhandel een plan uit voor het graveren van postcodes in bestaande fietsen, waarbij ook alle overige kenmerken van de fiets op een fietsregistratiekaart vastgelegd worden voor de eigenaar.
- Politie Zwijndrecht implementeert de automatische koppeling van BPS met het landelijk bestand voor gestolen fietsen bij de RDW zodra deze gereed is.
- De maandcijfers in de standaardrapportage van het ICC omvatten aangiftegegevens van (fiets)diefstal op locatie, tijdstip, modus operandi, soort fiets en het aantal teruggevonden fietsen.
- De uitkomsten van de maandcijfers van het ICC op wijkniveau worden maandelijks besproken met het politie en gemeente. Op basis van de gegevens worden effecten van de maatregelen gevolgd en eventueel bijgesteld. Er wordt afgewogen welke aanpak moet worden gekozen of geïntensiveerd: toezicht verhogen op locaties, persoonsgeboden toezicht, 'posten', kleine ingrepen in de ruimte zoals snoeien, betere verlichting, plaatsen van fietsenrekken, inschakelen van jeugdzorg etc.

5.4 Parkeren en vastzetten

Voldoende en veilige plaatsen om fietsen te stallen zijn een goede preventieve maatregel om diefstal te voorkomen. Via het beleid ten aanzien van bouwen en wonen kan de gemeente invloed uitoefenen op ontwikkelaars en beheerders van vastgoed, onder andere met het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] (zie de paragraaf over gebiedsgericht beleid). Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor de aanleg en onderhoud fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte.

Dat leidt tot de volgende **doelstelling** op het thema **parkeren en vastzetten**:

- * *De gemeente Zwijndrecht zorgt voor voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen bij woningen, voorzieningen en instellingen.*

Om dit te realiseren, zijn een aantal stappen noodzakelijk.



- De gemeente plaatst vanaf 2005 alleen nog fietsenrekken met FietsParKeur (voor de openbare ruimte).
- De gemeente maakt budget beschikbaar voor de vervanging van oude rekken op plaatsen waar veel fietsen gestolen worden.
- Bij voorzieningen en instellingen komen voldoende fietsparkeervoorzieningen³¹ voor het aantal te verwachten gebruikers en bezoekers, zo dicht mogelijk bij de ingang gesitueerd, logisch ten opzichte van de aanrijroutes, goed in het zicht en goed verlicht. Hierover treedt de gemeente in overleg met eigenaren/beheerders van wooncomplexen, sportaccommodaties, scholen enz.

In de paragraaf communicatie wordt aandacht besteed aan het goed gebruik van goede rekken.

5.5 Controle en toezicht

Controle heeft vooral effect op het voorkomen van heling. Wanneer mensen weten dat ze risico lopen met een gestolen fiets, zullen ze geen gestolen fiets meer kopen en zullen fietsendieven hun gestolen fiets niet meer kunnen verkopen. Formeel toezicht heeft vooral een preventieve werking op diefstal. Het kan zich richten op plaatsen of personen.

Dat leidt tot de volgende **doelstellingen** op het thema **controle en toezicht**:

- * *Politie en/of gemeentelijke toezichthouders controleren regelmatig fietsen om te bekijken of deze als gestolen staan geregistreerd. Deze controles richten zich zowel op fietsers als op rijwielhandelaren.*
- * *Op plaatsen waar veel fietsen gestolen worden wordt actief toezicht gehouden.*
- * *De politie houdt actief toezicht op fietsendieven die veelvuldig fietsen stelen en zij worden actief opgespoord.*

Om dit te realiseren, is een aantal stappen noodzakelijk.

- De politie gaat door met het controleren van fietsen op risicolocaties.
- De gemeente geeft de gemeentelijke toezichthouders/parkeercontroleurs een taak in de fietsdiefstalbestrijding. Zij houden extra toezicht op risicolocaties en geven op locatie informatie over het beter beveiligen van de fiets. In samenwerking met de politie gaan ze verdachte fietsen controleren, volgens model "Harderwijk" (zie bijlage 2). Hier worden fietsen op straat gecontroleerd of zij als gestolen geregistreerd staan en zo ja, dan wordt de eigenaar staande gehouden, verhoord, beboet en wordt de fiets in beslag genomen en bij de rechtmatige eigenaar terugbezorgd. Deze controle kan gecombineerd worden met bijvoorbeeld fietsverlichtingsacties, parkeercontroles auto's, 100% controles.
- In de APV wordt een verbod opgenomen van de verkoop van fietsen en fietsonderdelen op de openbare weg.
- Minimaal twee keer per jaar controleert de gemeente of politie de in- en verkoopregisters van rijwielhandelaren die handelen in gebruikte fietsen (zie bijlage 1 van het rapport Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, achtergronden Fietsdiefstalscan).
- Gemeente Zwijndrecht introduceert in 2005 een gedragscode voor rijwielhandelaren en andere bedrijven die handelen in tweedehandsfietsen. Alle BOVAG-fietsenmakers werken al met een gedragscode. De gemeente sluit bij deze gedragscode aan.
- De gemeente informeert na de introductie van de gedragscode haar burgers waar zij veilig een tweedehandsfiets kunnen kopen: bij een winkel met een gedragscodesticker!
- Als uit de kwartaalanalyse van de fietsdiefstalcijfers blijkt dat er een expliciet patroon in de fietsdiefstallen te ontdekken is (duidelijke toename op bepaalde locaties, steeds dezelfde soort fietsen, steeds dezelfde manier van stelen) wordt het toezicht hierop aangepast.
- De politie houdt actief toezicht op bekende fietsendieven.

³¹ Richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers van voorzieningen zijn te vinden in de Leidraad fietsparkeren van het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur CROW, Ede, 2001.

5.6 Handhaving

Voor een geloofwaardige aanpak van fietsdiefstal dient controle en toezicht te leiden tot opsporing en uiteindelijk ook tot strafrechtelijke handhaving. Dat leidt tot de volgende **doelstelling** op het thema **handhaving**:

- * *Succesvolle opsporingsinspanningen leiden altijd tot strafrechtelijke handhaving*

Om dit te realiseren, is een aantal stappen noodzakelijk.

- De politie houdt van bekende fietsendieven een ketenkalender bij waardoor er meer inzicht ontstaat in het gedrag van de veelpleger en bijvoorbeeld snellere voorgeleiding aan de rechter commissaris mogelijk wordt.
- Van 'eigenaren' van gestolen fietsen wordt onderzocht of zij zich schuldig maken aan schuldheiling (zie de paragraaf over controle en toezicht). Indien dat het geval is wordt proces verbaal opgemaakt. Deze worden voor strafrechtelijk afdoening doorgestuurd aan het Openbaar Ministerie.
- Indien verhoren van verdachten van schuldheiling aanwijzingen opleveren over fietsendieven of beroepshelers, volgen extra opsporingsinspanningen.
- Tussen politie en OM worden afspraken gemaakt over zaakaspecten zoals inhoud en kwaliteit van het proces verbaal en wijze van afdoening.

5.7 Terugbezorging

Het terugbezorgen van fietsen aan de eigenaar geeft fietsers weer het vertrouwen in de aanpak van politie en gemeente. Zij zien dat er wat gebeurt aan het probleem fietsdiefstal en dat het dus ook (weer) zin heeft om aangifte te doen. Het aantal fietsen dat kan worden terugbezorgd bij de oorspronkelijke eigenaar zal voor een deel afhangen van de frequentie en het succes van fietsdiefstalcontroles op straat. Als met deze vorm van controle en met de terugbezorging ervaring is opgebouwd zouden (samenhangende) kwantitatieve doelstellingen kunnen worden geformuleerd.

Dat leidt tot de volgende **doelstellingen** op het thema **terugbezorging**:

- * *Van alle door de gemeente en de politie aangetroffen, verwijderde en in beslag genomen fietsen wordt de eigenaar, indien te achterhalen, op de hoogte gebracht en in de gelegenheid gesteld de fiets op te halen.*
- * *In 2006 worden doelstellingen geformuleerd voor het aantal terug te bezorgen fietsen, mede in relatie tot de intensiteit van de controle van fietsen op diefstal.*

Om dit te realiseren, zal een aantal stappen genomen moeten worden.

- De gemeente organiseert in overleg met de politie een systeem voor opslag en registratie van fietswrakken en weesfietsen, aangetroffen fietsen en in beslag genomen fietsen.
- Al deze fietsen worden gecontroleerd op diefstal en indien de fiets als gestolen staat geregistreerd wordt de eigenaar ervan op de hoogte gebracht dat zijn/haar fiets is gevonden.
- Vanaf 2005 controleert de politie en/of gemeente al deze fietsen in BPS en zodra zij op het RDW-bestand van gestolen fietsen aangesloten is, ook in het RDW-bestand. Ook in HKS wordt gekeken. De fietsen worden bij binnenkomst en net voor afloop van de bewaarperiode gecontroleerd. Gevonden fietsen worden afgemeld in de bestanden.
- In 2005 organiseren gemeente en politie een beleid rondom de retourlogistiek van fietsen waarvan de eigenaar is gevonden.
- Er komen regelmatig kijkdagen voor gevonden fietsen, waarbij men ook op een avond of een dagdeel in het weekeinde kan komen kijken.
- Ook via andere kanalen, zoals de krant, wordt melding gemaakt van gevonden fietsen.

5.8 Communicatie

Fietsdiefstal lijkt soms een vicieuze cirkel: de politie kan weinig doen omdat er geen goede aangiftes zijn en omdat de politie niets doet, doen burgers geen aangifte want ze denken dat het toch geen zin heeft. Ook kopen mensen makkelijk een 'verdachte' fiets omdat ze toch geen risico lopen als hij



inderdaad gestolen is. Burgers, organisaties en bedrijven zijn slecht op de hoogte van de maatregelen die ze zelf kunnen nemen om fietsdiefstal te voorkomen.

Communicatie en voorlichting speelt dan ook een belangrijke rol bij de bestrijding van fietsdiefstal. Door middel van informatie- en kennisoverdracht kan de houding en het gedrag van verschillende doelgroepen worden beïnvloed op het gebied van vastzetten, stallen, helen, stelen, registreren van fietsen en het doen van aangifte als er een fiets wordt gestolen. Het bekend maken van maatregelen en successen van gemeente en politie vormen een belangrijk instrument om burgers in te laten zien dat aangifte zin heeft en dat het stelen van fietsen of het kopen van gestolen fietsen strafbaar is. Het zoeken van samenwerking met partners, zoals de Fietzersbond, de fietsvakhandel en het jongerenwerk of scholen is verstandig.

Dat leidt tot de volgende **doelstellingen** op het thema **communicatie**:

- * *Burgers, organisaties en bedrijven zijn geïnformeerd over de mogelijkheden om fietsdiefstal tegen te gaan, het belang van het doen van aangifte, de risico's van heling en over de effecten van de aanpak van fietsdiefstal door gemeente en politie in Zwijndrecht.*

Om dit te realiseren, is een aantal stappen noodzakelijk.

- Mensen die aangifte doen van fietsdiefstal (zowel op het bureau als via internet) ontvangen vanaf maart 2005 van de politie informatie over de procedure van afhandeling en tips hoe een fiets op slot te zetten en hoe je voorkomt dat je een gestolen fiets koopt³².
- Minimaal twee maal per jaar melden politie en gemeente de resultaten van de inspanningen rondom de aanpak van fietsdiefstal via de lokale media aan de burgers.
- Eind 2005 organiseert de gemeente een gerichte voorlichtingsactie over het risico van fietsdiefstal in de woonomgeving. Juist daar zijn burgers zich niet bewust van het risico van fietsdiefstal en kunnen ze door verbetering van het eigen gedrag mogelijk diefstallen voorkomen.
- Gemeente geeft voorlichting over het goed gebruik van fietsenrekken met FietsParKeur, te beginnen bij het station. Fietzers benutten de aanbindmogelijkheid onvoldoende om zich tegen fietsdiefstal te beschermen en veel mensen gebruiken te weinig sloten van onvoldoende kwaliteit. Zodra op andere locaties fietsenrekken met FietsParKeur zijn geplaatst, zal daarover ook voorlichting over het gebruik van het fietsenrek moeten plaatsvinden.
- Aanbieden van informatie over fietsdiefstal (preventie en heling) aan jongeren op plaatsen waar veel jongeren komen (scholen, buurthuizen, enz.).
- In samenwerking met de fietsvakhandel aanbieden van voorlichtingsmateriaal over het goed registreren en op slot zetten van de fiets aan de bezoekers van fietsenwinkels³³.

³² De Fietzersbond heeft gratis voorlichtingsmateriaal beschikbaar en kan ook materiaal leveren voor een gerichte lokale folder.

³³ Idem.

Bijlage 1 Resultaten fietsdiefstalenquête onder de inwoners van de gemeente Zwijndrecht

Inleiding

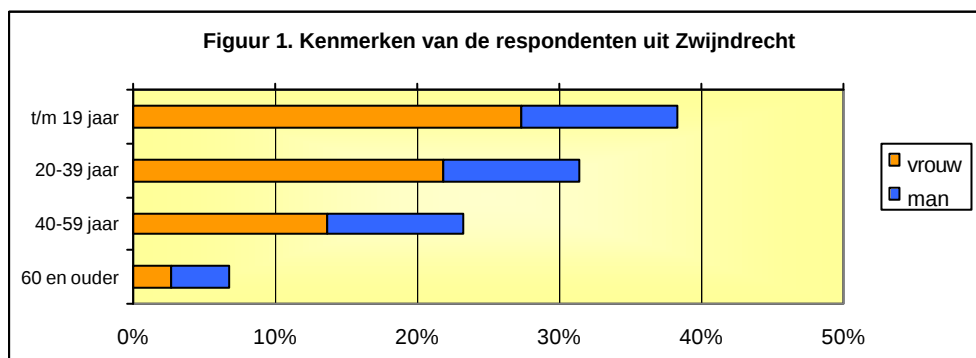
Als je fietsdiefstal in de gemeente wil aanpakken, is het, zoals bij elk probleem, noodzakelijk een aantal vragen eerst te beantwoorden: Hoe groot is het probleem eigenlijk? Waar doet het probleem zich precies voor? Hoe manifesteert zich het probleem precies? Hoe komt dat? Wat zijn daarvan de gevolgen? Het is nog niet zo eenvoudig op deze vragen een goed antwoord te krijgen. Betrouwbare gegevens over fietsdiefstal ontbreken overal in Nederland. De aangiftecijfers geven een beperkt beeld omdat lang niet iedereen aangifte doet van zijn of haar gestolen fiets.

Daarom is er bij de Fietsdiefstalscan voor gekozen de fietsers zelf naar hun ervaringen met fietsdiefstal te vragen. Waar en onder welke omstandigheden worden fietsen gestolen? Hoe reageren fietsers op de fietsdiefstal? Hoe gaan mensen om met de dreiging van fietsdiefstal? Welke preventiemaatregelen nemen ze? Wat vinden ze van de maatregelen van gemeente en politie?

Om deze informatie boven tafel te krijgen is een enquête gehouden onder de fietsers. Deze enquête is door de onderafdeling Zwijndrecht van de Fietzersbond uitgezet via een schrijven aan de eigen leden, sportverenigingen en onderwijsinstellingen terwijl er formulieren beschikbaar waren bij fietsenmakers, bibliotheken en het politiebureau. De ingevulde formulieren konden worden verzonden naar een antwoordnummer dat door de gemeente voor dit doel was opengesteld. Tenslotte was de enquête via de website van de Fietzersbond in te vullen.

Respons en kenmerken van de respondenten

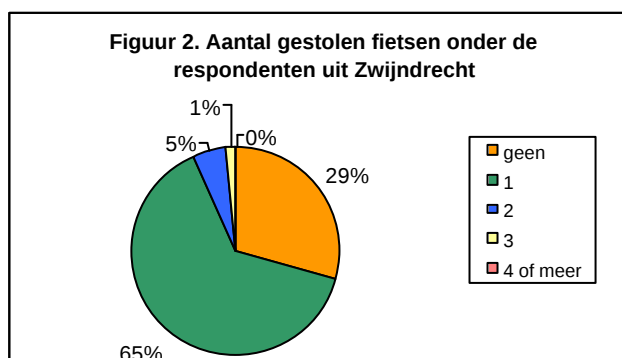
In Zwijndrecht hebben 75 inwoners een enquête ingevuld. Figuur 1. geeft inzicht in leeftijd en geslacht van deze respondenten.



De respondenten zijn voor 70% onder de 40 jaar. Met name de groep tot 19 jaar is oververtegenwoordigd. De respondenten zijn voor tweederde vrouw. Respondenten is gevraagd naar diefstal in het huishouden. De scheve respons zal dan ook slechts beperkt van invloed zijn.

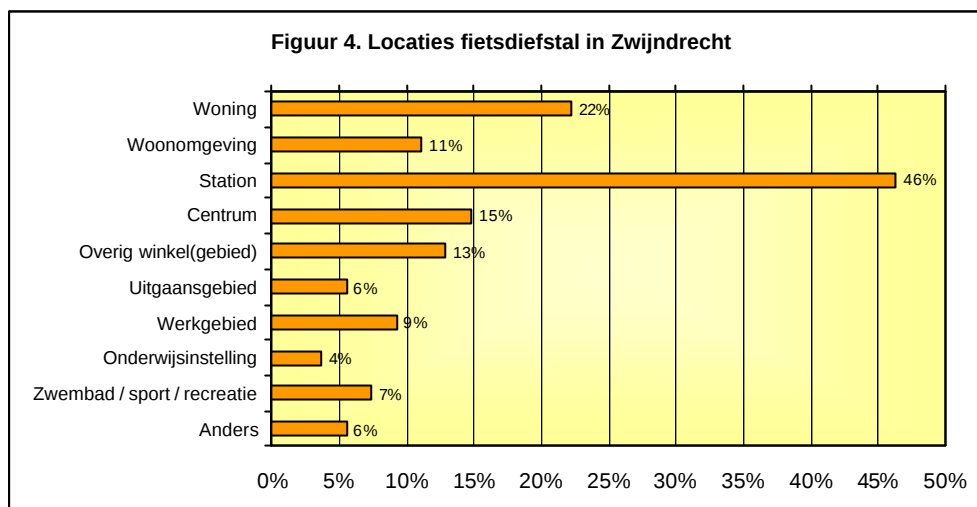
Fietsdiefstal onder de inwoners van Zwijndrecht

Van de respondenten uit Zwijndrecht geeft 71% aan dat van hen of van leden van hun huishouden één of meer fietsen is gestolen (zie figuur 2). 6% geeft aan dat 2 of meer fietsen zijn gestolen. In totaal hebben de inwoners van Zwijndrecht via de enquête 59 gestolen fietsen gemeld.





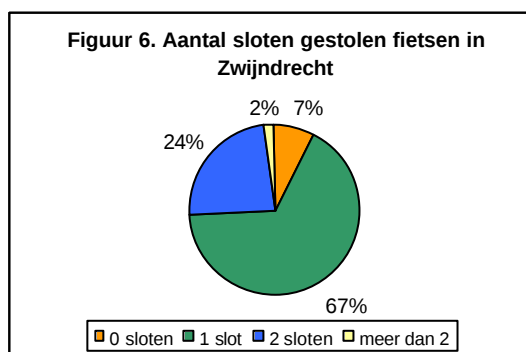
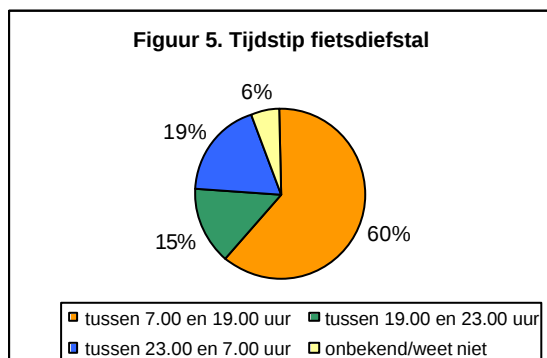
Van die 59 fietsen is maar liefst 46% gestolen bij het station (figuur 4). Ook zijn veel van deze fietsen gestolen in - of in de omgeving van de woning, inclusief schuur en berging (opgeteld 33%³⁴) of in het centrum (15%).



Opvallend is het hoge aandeel van andere winkelgebieden (13%), vooral ten opzichte van het centrum. Dat kan verklaard worden uit het feit dat Zwijndrecht geen duidelijk centrum heeft. Winkelcentrum Walburg zal door sommige respondenten zijn aangeduid als centrum en door anderen als overig winkelgebied. Overigens beschouwen veel respondenten de plek waar hun fiets is gestolen onderdeel van meerdere type locaties (figuur 4 telt op tot 139%).

Omstandigheden van de fietsdiefstal

Van de in Zwijndrecht gemelde gestolen fietsen is 60% overdag gestolen (zie figuur 5). 15% is 's avonds gestolen. Slechts 19% is 's nachts gestolen en van 6% is aangegeven dat het tijdstip van diefstal onbekend is.



Tweede van de in Zwijndrecht gemelde gestolen fietsen stond slechts met één slot op slot ten tijde van de diefstal (zie figuur 6). 7% stond helemaal niet op slot. Slechts 2% van de in Zwijndrecht gestolen fietsen stond met meer dan 2 sloten vast. Volgens de respondenten stond 28% van de gestolen fietsen met het slot vast aan de vaste wereld.

Aangifte van fietsdiefstal

Van de respondenten waarvan de fiets in Zwijndrecht is gestolen heeft 83% aangifte gedaan van de diefstal bij de politie (zie tabel 7). Daarvan geeft 74% aan dat de kans op terugkrijgen een belangrijke reden is aangifte te doen. Voor 40% is het (ook) een verzekeringskwestie (er waren hier meerdere

³⁴ Helaas is het niet mogelijk de dubbelingen er uit te filteren.

antwoorden mogelijk) en 21% vind het van belang dat hun fietsdiefstal in de misdaadstatistiek is terug te vinden.

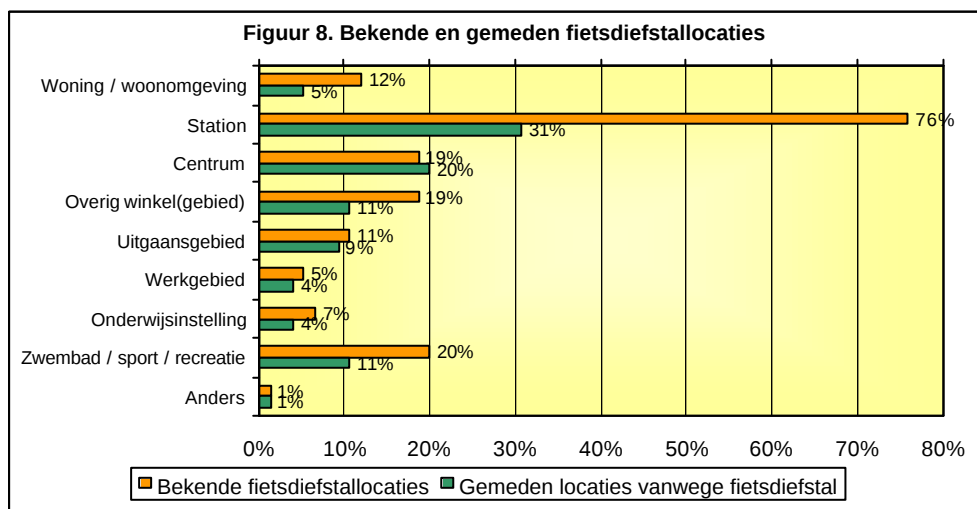
Van de 17% van de respondenten met in Zwijndrecht gestolen fietsen die geen aangifte van fietsdiefstal bij de politie heeft gedaan, vindt 100% dat aangifte doen toch geen zin heeft. 22% zegt dat ze het niet de moeite waard vinden. Opvallend is dat 33% van de mensen die geen aangifte doen daarvoor als reden opgeeft dat het te veel tijd kost.

Van de respondenten die aangifte hebben gedaan van hun in Zwijndrecht gestolen fiets, heeft 85% daar nooit iets van gehoord. Van de 15% die wel iets van hun aangifte hebben gehoord heeft 13 de fiets terug en 2 op een andere wijze ooit iets gehoord.

Fietsdiefstal, fietsgebruik en fietsbezit

87% van de respondenten uit Zwijndrecht geeft aan één of meer locaties te kennen in de gemeente Zwijndrecht waar veel fietsen worden gestolen. Daarbij is er geen onderscheid tussen respondenten waarvan er ooit een fiets is gestolen en respondenten waar dat niet het geval is.

De meest genoemde locatie (zie figuur 8) is met afstand het station: 76% van de respondenten uit Zwijndrecht noemen deze locatie als plek waar veel fietsen worden gestolen. Het centrum en overig winkelgebied volgt met 19%. Opvallend in relatie tot de daadwerkelijke diefstallen is dat slechts 12% van de respondenten uit Zwijndrecht de woning of de woonomgeving noemt als locaties waar veel fietsen gestolen worden



47% van de respondenten uit Zwijndrecht geeft aan één of meer locaties niet met de fiets te bezoeken vanwege de angst voor fietsdiefstal. Dat is ongeveer overeenkomstig het landelijk beeld (45%). Opvallend is dat het aandeel van de fietsers dat locaties mijdt vanwege de angst voor fietsdiefstal onder de niet-slachtoffers hoger is.

Ook hier is de meest genoemde locatie het station: 31% van de respondenten gaat niet met de fiets naar het station uit angst voor fietsdiefstal. Met 20% volgt het centrum op enige afstand. Ook hier is opvallend dat de woonomgeving weinig genoemd wordt (5%).

Slechts 10% van de respondenten uit Zwijndrecht geeft aan plekken te kennen waar in deze gemeente gestolen fietsen kunnen worden gekocht. 'Op straat' of 'bij officiële fietshandelaren' is het meest genoemde antwoord.



Tenslotte geeft 28% van de respondenten uit Zwijndrecht aan dat het risico van diefstal voor hen een reden is geen nieuwe fiets aan te schaffen.

Tabel 10. Angst reden geen nieuwe fiets

ja	28%
nee	72%

Rekken en stallingen

Van de respondenten uit Zwijndrecht beoordeelt 53% de fietsenrekken in Zwijndrecht over het algemeen als goed (zie tabel 11). 56% van de respondenten die de rekken niet goed vinden geven aan de kans op beschadiging te groot te vinden, 41% geeft aan te vinden dat er te weinig rekken zijn en ook 41% vindt de aanbindmogelijkheid van de rekken niet goed.

Tabel 11. Oordeel fietsenrekken in Zwijndrecht

goed		
53%		
Niet goed	Reden	
47%	Geen goede aanbindmogelijkheid	41%
	Te krap waardoor kans op beschadiging	56%
	Te ver van de bestemming	6%
	Te weinig	41%
	Onhandig	18%
	Anders	15%

Van de respondenten uit Zwijndrecht geeft 99% aan te beschikken over een schuur of berging bij huis (zie Tabel 12). Slechts 1% moet op straat parkeren. In totaal beoordeelt 90% van de respondenten de stallingvoorziening bij de woning als veilig.

Tabel 12. Stalling bij de woning

Plek	binnen (schuur / berging)	collectieve berging	op straat
	95%	4%	1%
Veilig	ja	nee	
	90%	10%	

Bijlage 2 Stadswachten in de strijd tegen fietsdiefstal

Hoe werkt het? Wat zijn de resultaten?

Rob Bom, brigadier politie team Harderwijk en teamleider Stadswachten, 16 juni 2003

Stadswacht Harderwijk

De gemeente Harderwijk heeft een groep stadswachten in dienst, welke is ondergebracht binnen de sectie integrale veiligheid. Coördinator van deze sectie is Paul van Dieren.

De operationele aansturing van de stadswachten ligt bij de politie, welke daarvoor 1 medewerker (teamleider) beschikbaar heeft gesteld. De (loon)kosten van deze medewerker worden volledig door de gemeente Harderwijk aan de politie vergoed. De stadswachten werken vanuit het politiebureau en ook de kosten van huisvesting (inclusief gebruik van diverse faciliteiten) neemt de gemeente Harderwijk voor haar rekening.

Inleiding

Het project zoals het nu 5 ½ jaar draait is ontstaan in de praktijk en uitgegroeid tot wat het nu is. Er liggen geen uitgebreide brainstorm sessies en overlegondes aan ten grondslag. Het kwam voort uit de groep stadswachten, die regelmatig op straat “verdachte” fietsen tegenkwam welke zeker van diefstal afkomstig moesten zijn en zich afvroeg of daar nu niets aan te doen was. Het terugdringen van het aantal fietsdiefstallen had (en heeft nog steeds) bij de politie geen prioriteit. Vreemd als je bedenkt dat fietsdiefstal hoog scoort op de schaal van veel voorkomende criminaliteit. Juist dat “veel voorkomende” draagt in belangrijke mate bij aan het ontstaan van onveiligheidsgevoelens bij de bevolking.

Verder zijn er economische en milieu gerelateerde argumenten om fietsdiefstal terug te dringen. Veel mensen kopen geen goede fiets omdat zij het risico van diefstal te groot vinden. De fietsenhandel ondervindt daar nadeel van. Om dezelfde reden gaan mensen minder vaak fietsen en/of nemen eerder de auto. Niet goed voor de gezondheid en het milieu.

Doel van het project

Terugdringen van het aantal fietsdiefstallen.

Zonder heler geen steler

Rond dit “principe” is het project gebouwd.

Fietsen worden voor een belangrijk deel gestolen om aan geld te komen (drugs). Door gericht op straat op zoek te gaan naar gestolen fietsen en bij het aantreffen daarvan zoveel mogelijk een onderzoek in te stellen naar de huidige bezitter kom je in contact met personen die een gestolen fiets gekocht hebben. Deze personen komen dan in aanraking met de politie (aanhouding, verhoor) en vaak ook met justitie (straf). Daarnaast zijn zij ook nog de fiets kwijt en daarmee het geld dat zij ervoor betaald hebben.

Een volgende keer zullen deze personen beter opletten waar en van wie zij fietsen kopen. Deze personen praten hierover in hun omgeving, waardoor ook anderen worden gewezen op het risico dat er kleeft aan het kopen van gebruikte fietsen. Verder geven we veel publiciteit aan deze aanpak waardoor nog meer mensen bewust worden gemaakt van het feit dat je niet te lichtvaardig moet overgaan tot het kopen van een gebruikte fiets. Dit heeft tot gevolg dat fietsendieven steeds minder klanten voor hun gestolen waar kunnen vinden. Fietsdiefstal wordt daardoor minder aantrekkelijk en dat vertaalt zich in een daling van het aantal fietsdiefstallen.



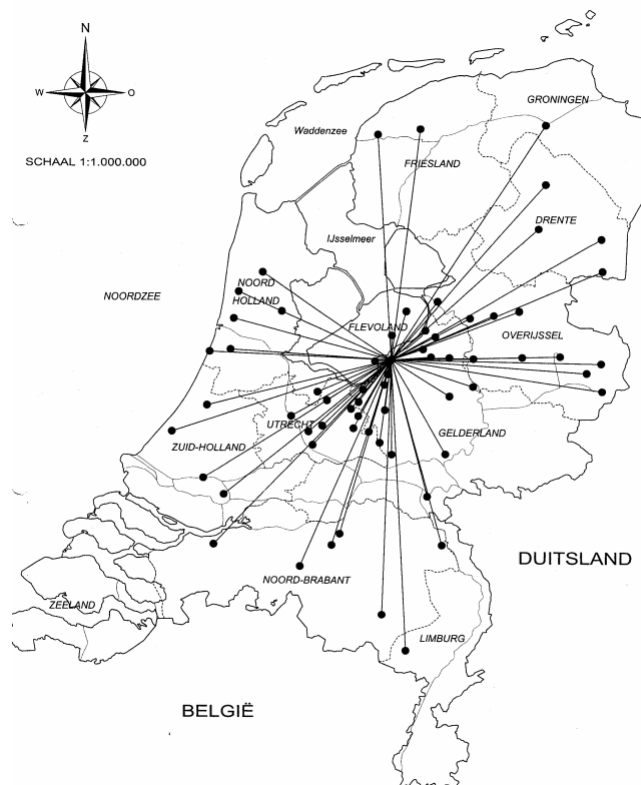
Zo gaat het in zijn werk

Vorbereiding

- het zoeken naar gestolen fietsen vindt plaats aan de hand van framenummers en/of ingegraveerde postcodes welke in de aangifte zijn vermeld
- elke nacht maakt BPS automatisch een actuele lijst aan met gegevens van gestolen fietsen uit de gehele regio Noord - en Oost Gelderland
- deze lijst kan worden overgezet vanuit BPS naar een PC (tekstbestand)
- de gegevens worden overgebracht naar een Acces database, waarin enkele bewerkingen plaatsvinden (oude zaken verwijderen - voor 1996 -; fietsen waarvan geen framenummer en/of postcode bekend is verwijderen, gegevens groeperen)
- na bewerking in Acces worden de gegevens overgezet naar een Excel-bestand
- in dat Excel-bestand vindt een aanpassing plaats om het geschikt te maken voor de volgende stap
- de gegevens worden overgezet naar een handcomputer met daarin het programma Pocket Excel
- middels de zoekfunctie in Excel kan er vervolgens in het bestand gezocht worden op framenummer of postcode
- op dit moment staan er circa 30.000 fietsen in het bestand

Op straat

- bij het aantreffen van een fiets welke voorkomt in de handcomputer wordt contact gelegd met de politie, veelal de teamleider stadswachten maar bij afwezigheid andere medewerker van politie team Harderwijk
- deze gaat voor de zekerheid na of de fiets nog daadwerkelijk vermist wordt, zomogelijk wordt aangever telefonisch benaderd
- fouten in de verwerking en een onvolkomenheid in het BPS-programma maken dit noodzakelijk (teruggemelde fietsen blijven namelijk in het BPS staan en in de handcomputer is dat niet te zien, in BPS zelf wel)
- bij het aantreffen van een duidelijk "verdachte" fiets welke echter geen treffer in de handcomputer oplevert wordt eveneens contact met de politie gezocht (teamleider stadswachten, bij afwezigheid infodesk-meldkamer)
- dan wordt er in het landelijk HKS-systeem gekeken of er elders in het land aangifte van diefstal gedaan is (stadswachten hebben, evenals in BPS, daarin geen toegang)



Herkomst van de in Harderwijk aangetroffen gestolen fietsen

Gestolen fiets aangetroffen

- indien mogelijk gaat de politie (teamleider stadswachten) ter plaatse en wordt er post ingenomen bij de fiets, daarbij wordt gekeken of er een redelijke kans is dat de bezitter van de fiets na korte tijd ter plaatse zal komen (bij winkels wel, bij het NS-station niet)
- wordt er geen post ingenomen dan krijgen de stadswachten van de politie opdracht de fiets veilig te stellen
- komt er tijdens het posten een persoon bij de fiets dan wordt deze staande en - of aangehouden door de politie en volgt een verder onderzoek

- is de politie (nog) niet ter plaatse als er een persoon bij de fiets komt dan betreft het een heterdaad situatie en kunnen de stadswachten zelf tot aanhouding en inbeslagneming overgaan (zie verder onder juridisch kader)
- duurt het te lang voordat er iemand tijdens het posten bij de fiets verschijnt (1 uur) dan wordt de fiets veiliggesteld aan het bureau van politie
- het komt dan regelmatig voor dat er zich later alsnog iemand aan het bureau meldt als bezitter van de veiliggestelde gestolen fiets (doet nietsvermoedend "aangifte" van diefstal of heeft gehoord dat zijn fiets is meegenomen)
- doet voorgaande zich voor, dan stelt de politie (teamleider stadswachten) alsnog een onderzoek in

Afdoening indien er een verdachte bekend is geworden

- het ingestelde politieonderzoek kan meestal kort zijn omdat er maar sprake is van 1 verdachte, maar het komt voor dat er grotere zaken aan het licht komen en die zijn tot dusver vrijwel allemaal ook door de teamleider stadswachten verwerkt
- het opnemen van een verklaring van verdachte en het vastleggen van de feiten en omstandigheden in een uitgebreide mutatie of proces-verbaal zijn vaak voldoende om een beslissing van justitie te krijgen (AU-procedure)
- niet altijd wordt justitie in de zaak gekend, politiesept behoort ook tot de mogelijkheden
- vrijwel altijd wordt er afstand van de fiets gedaan en deze kan dan teruggegeven worden aan benadeelde (of diens verzekeraar)
- (laten) verwijderen van de gegevens van de gestolen fiets uit BPS en/of HKS



Afdoening indien geen verdachte bekend is geworden

- teruggeven van de fiets aan benadeelde (of diens verzekeraar)
- (laten) verwijderen van de gegevens van de gestolen fiets uit BPS en/of HKS

Stadswachten aan het werk, altijd weer spannend wat er uit komt

Juridisch kaders

Stadswachten hebben een signalerende taak. Zij hebben geen opsporingsbevoegdheden maar zij vervullen als zodanig een oog - en oorfunctie voor de politie (en andere instanties). Bij de uitvoering van dit project maken wij gebruik van die "signalerende" taak. Net zoals stadswachten tijdens de uitvoering van hun werkzaamheden geconfronteerd worden met graffiti of overlast van alcoholdrinkende personen op straat waarbij zij vervolgens de politie waarschuwen, zo kunnen ze ook "verdachte" fietsen signaleren en de politie er bij halen als zij een gestolen exemplaar aantreffen. De politie stelt vervolgens een (opsporings)onderzoek in.

De praktijk heeft uitgewezen dat wij op straat vrijwel uitsluitend de personen aantreffen die de gestolen fiets gekocht hebben (de helers dus). De dieven zelf treffen we eigenlijk nooit met de fiets aan, een enkele heterdaad situatie uitgezonderd. Heling is een zogenaamd "voortdurend" delict. Dat houdt in dat bij het aantreffen van een gestolen fiets met daarbij een persoon er sprake is van "heterdaad". Iedereen (dus ook een stadswacht) is bevoegd op heterdaad een verdachte aan te houden en in beslag te nemen. Is de politie dus nog niet ter plaatse dan kunnen stadswachten zelfstandig optreden en vervolgens de zaak overdragen aan de politie.

Het komt voor dat de politie niet op korte termijn ter plaatse kan komen als de stadswachten een gestolen fiets aantreffen. De stadswachten krijgen dan van de politie de opdracht de fiets veilig te stellen door overbrenging naar het bureau. Dit optreden is gebaseerd op de Politiewet, waarin in artikel 2 de taak van de politie is omschreven. In de eerste plaats heeft de politie tot taak "....te zorgen



voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde.....". Hieronder valt ook het niet langer laten voortduren van een strafbaar feit. In dit geval gaat het om heling, zoals gezegd een voortdurend delict. De politie hoeft niet uitsluitend zelf op te treden in dit geval maar dient "er voor te zorgen" dat er opgetreden wordt en daarbij mag zij gebruik maken van andere personen of instanties (de stadswachten in dit geval). Door de gestolen fiets veilig te stellen kan de bezitter daarvan geen gebruik meer maken en is het strafbare feit heling gestopt.

Je kunt dit optreden ook beschouwen als "hulpverlening aan hen die deze behoeven", ook een taak van de politie omschreven in artikel 2 van de Politiewet. Stadswachten treffen een gestolen fiets onbeheerd aan. De politie geeft hen opdracht om de fiets veilig te stellen en verleent zo hulp aan benadeelde bij het behartigen van diens belangen in de zaak.

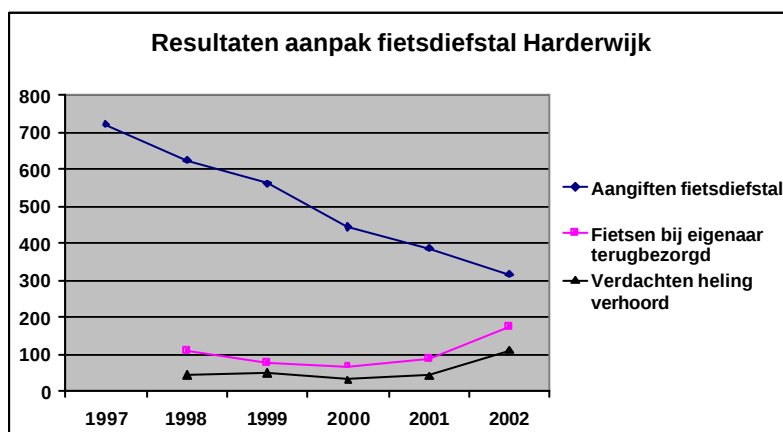
Behalve de Politiewet lijken ook het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Strafvordering mogelijkheden te bieden om stadswachten te laten optreden in dit soort gevallen. Je zou het optreden dan kunnen beschouwen als "zaakwaarneming" in de zin van het Burgerlijk Wetboek, maar of dit opgaat zou diepgaander onderzocht moeten worden. Voor wat het Wetboek van Strafrecht zou je kunnen stellen dat "inbeslagname" door de stadswachten in dit geval mogelijk kan zijn. Bij heterdaad hebben zij die bevoegdheid immers al, maar dan moet er tevens sprake zijn van aanhouding van een verdachte. Voor de politie geldt dit eigenlijk ook, maar de Hoge Raad heeft uitgesproken dat voor de politie in voorkomende gevallen inbeslagname kan plaatsvinden zonder dat er sprake is van aanhouding van een verdachte. Volgens de Hoge Raad zou een redelijk uitleg van de wet zich hiertegen niet verzetten. Deze redenering zou je dus ook kunnen toepassen op inbeslagname door stadswachten zonder dat er een verdachte bij is.

Bij teruggave van de gestolen fiets is het van belang na te trekken of benadeelde door diens verzekeraar is schadeloos gesteld. Is dat het geval dan is de verzekeraar juridisch eigenaar geworden en dient de fiets aan deze teruggegeven te worden.

Indien de gestolen fiets gekocht is bij een reguliere handelaar is er sprake van "consumentenbescherming" en heeft de benadeelde geen recht meer op de fiets. De fiets dient teruggegeven te worden aan de bezitter en onderzoek bij de handelaar moet plaatsvinden. Meestal is er dan ook geen sprake van heling.

Resultaten van het project

We zijn nu 5 ½ jaar met dit project bezig en op de omschreven wijze zijn er op dit moment circa 550 gestolen fietsen door de stadswachten aangetroffen. Bij deze fietsen werden circa 350 personen aangetroffen waarvan een groot deel als verdachte is gehoord. In vrijwel alle gevallen werd afstand van de fiets gedaan en kon deze worden teruggegeven aan benadeelde.



Het aantal aangiften van fietsdiefstal in Harderwijk is gedaald met 56 % (400 aangiften op jaarbasis). In de binnenstad is het aantal fietsen dat gestolen werd tijdens de openingsuren van de winkels met 78% gedaald. Omdat de daling ook veroorzaakt kan zijn door andere factoren (vermindering aangifte bereidheid) zijn de resultaten van Harderwijk vergeleken met de regionale cijfers. Deze vergelijking

heeft betreft een iets kortere periode dan de berekeningen binnen het project. Derhalve zijn de uitkomsten verschillend van wat hiervoor staat vermeld. Desalniettemin laten de uitkomsten aan duidelijkheid niets te wensen over.

We zien dat in de periode 1998 t/m 2002 gemiddeld over de totale regio een daling van het aantal aangiften van fietsdiefstal optrad van 13% (895). In het district NW Veluwe trad een gemiddelde daling op van 31% (598). Van de districtelijke daling nam Harderwijk 47% voor zijn rekening en van de regionale daling 32%. District NW Veluwe had totaal een aandeel van 67% in de regionale daling, de 3 overige districten tezamen daalden gemiddeld dus 33%.

Met Harderwijk vergelijkbare plaatsen als Doetinchem en Winterswijk lieten in de vergelijking een stijging zien van 21% en 10%. Zutphen daarentegen, had een daling van het aantal aangiften met 25%. Dat was bijna de helft van de gemiddelde daling in de 3 overige districten samen. De reden van de sterke daling in Zutphen is niet bekend. Zutphen heeft ook al langere tijd stadswachten, maar deze werken niet zo specifiek aan het terugdringen van fietsdiefstal als Harderwijk. Preventief toezicht, zoals stadswachten uitvoeren, draagt natuurlijk ook bij aan vermindering van het aantal fietsdiefstallen. Mogelijk is dit de reden van de gunstige ontwikkeling in Zutphen.

Ten slotte

Door stadswachten in te schakelen bij het terugdringen van fietsdiefstal bereik je dat je als politie met een “minimale” inzet een “maximaal” resultaat behaalt. De stadswachten doen het voortraject, de politie komt pas in actie als zij een treffer hebben. De politie hoeft geen tijd te steken in het zoeken naar gestolen fietsen dus dat vraagt geen investering. Er dienen minder aangiften van fietsdiefstal verwerkt te worden en die tijd kan de politie vervolgens besteden aan het afhandelen van de aangetroffen “helers”. Dat het saldo op 0 uitkomt, zal niet helemaal zo zijn, de grotere zaken die dankzij deze aanpak aan het licht komen dienen te worden aangepakt en dat kost uiteraard tijd. Die tijd wordt ook weer dubbel en dwars terug verdient, want als we een grote dader kunnen vastzetten, betekent dit meteen een x-aantal fietsdiefstallen minder.

Als we de resultaten in Harderwijk bekijken dan rechtvaardigen die zeer zeker een grotere inspanning van de politie dan tot dusver. Wat wij ook sterk merken is dat de aanpak heel positief uitwerkt op de beeldvorming over de politie. Het publiek waardeert het zeer dat er werk van hun gestolen fiets wordt gemaakt.

Nu hebben niet alle gemeenten stadswachten. De gemeente Harderwijk is bereid haar stadswachten ook in te zetten voor de aanpak van fietsdiefstal in de omliggende gemeenten. Voorwaarde is dan wel dat er een medewerker van het plaatselijke politieteam beschikbaar is. Een proef daarmee in Ermelo toonde aan dat in die gemeenten nog genoeg gestolen fietsen zijn terug te halen, terwijl we in Harderwijk beginnen te merken dat de “spoeling dun wordt”. We treffen nog wel gestolen fietsen aan, maar het tempo waarin dat gebeurt wordt minder.



Veel waardering van het publiek voor de opsporingsinspanningen.

Ook zonder stadswachten is de omschreven aanpak van fietsdiefstal uiteraard mogelijk. Ik denk daarbij aan het inzetten van surveillanten en/of vrijwilligers op dit terrein. Als er geld beschikbaar zou worden gesteld dan zou je kunnen denken aan een districtelijk (misschien regionaal) fietsenteam, in eenzelfde opzet als de verkeershandhavingsteams. Dat kan dan ook nog banen opleveren en dat is in deze tijd mooi meegenomen.

Een fietsenteam waarin de diverse stadswachtgroepen binnen onze regio (Harderwijk, Apeldoorn en Zutphen) mensen leveren aangevuld met 1 of 2 politiemedewerkers zou ook een mogelijkheid kunnen



zijn. Politied medewerkers die verminderd inzetbaar zijn, danwel aan een reïntegratie traject werken zou je hierbij kunnen inschakelen. Zo maar een paar ideeën, die verdienen dat er serieus over nagedacht wordt.

Bijlage 3 Afkortingen, begrippen en literatuur

Afkortingen

AFAC: Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale

APV: Algemene Plaatselijke Verordening

Awb: Algemene wet bestuursrecht

BOA: Bijzonder Opsporingsambtenaar

BPS: Bedrijfs processensysteem

CBS: Centraal Bureau voor de Statistiek

GPF: Gebiedsgebonden politiefunctionaris

HKS: Herkenningdienst-systeem

ISD: Inrichting voor Stelselmatige Daders

KVO: Keurmerk Veilig Ondernemen

RDW: Rijksdienst voor het Wegverkeer

SOV: Strafrechtelijke Opvang Verslaafden

Stb.: Staatsblad

VER: Veiligheidseffectrapportage

VNG: Vereniging van Nederlandse Gemeenten

WvSr: Wetboek van strafrecht

Wvw: Wegenverkeerswet

Begrippen

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

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

Bovag: brancheorganisatie van onder andere de fietsvakhandel.

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

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

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

Gebiedsgebonden politiefunctionaris (GPF): 'wijkagent'.

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

Handreiking Veilig Uitgaan: handreiking die als basis kan dienen voor lokale samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven omtrent veilig uitgaan, gezamenlijk ontwikkeld door Koninklijke Horeca Nederland, diverse ministeries, de VNG, politie en Openbaar Ministerie.



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

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

Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO): certificeringsregeling voor veiligheid op bedrijventerreinen en winkelcentra dat op initiatief van het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing tot stand is gebracht.

Modus operandi: de bij het misdrijf gehanteerde werkwijze.

NVN ENV 14 383-2: Europese norm voor veilig ontwerp en beheer van nieuwbouwwijken, stadsvernieuwing en herstructureringsgebieden.

Politiekeurmerk Veilig Wonen[®]: keurmerk met als doel enerzijds door een zorgvuldig ontwerp en beheer van de gebouwde omgeving de kans op woninginbraken zoveel mogelijk te verminderen en anderzijds verbetering van de sociale veiligheid in semi-openbare ruimten en de directe woonomgeving.

ProRail: de organisatie die het Nederlandse spoorwegennetwerk beheert.

Recidive: herhaling van strafbaar gedrag

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

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

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

Stallingvoorzieningen: afgesloten of bewaakte voorzieningen voor het parkeren van fietsen

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

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

Tag-reader: uitleesapparaat voor tags

Veiligheidseffectrapportage (VER): instrument voor het in kaart brengen van veiligheidsrisico's van grootschalige ruimtelijke projecten of een nieuw gebouw.

Gebuike achtergrondliteratuur

Kenniscetrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur CROW: Leidraad fietsparkeren, Ede, 2001

Landelijk Kader Nederlandse Politie 2003 – 2006

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: Handreiking voor lokale veiligheidsarrangementen, Den Haag, 2004.

Ministerie van Justitie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: Naar en veiliger Samenleving, Den Haag, oktober 2002.

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

Openbaar Ministerie: Aanwijzing voor de opsporing, Den Haag, 2003

Politiemonitor Bevolking 2003, Den Haag/Hilversum, 2003

Projectgroep Fietsdiefstalpreventie Amsterdam: Werkprogramma Fietsdiefstalpreventie 2002 – 2006, Amsterdam, 2002.



Raad van Hoofdcommissarissen: Tegenhouden troef, een verkenning van Tegenhouden als alternatieve strategie van misdaadbestrijding, 2003.

Regioplan: Fietsdiefstal, onderzoek naar de dagelijkse praktijk van fietsendieven, Amsterdam, 1995.

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

Vereniging van Nederlandse Gemeenten: Kernbeleid veiligheid, handreiking voor gemeenten, Den Haag, 2003