

Fietsdiefstal in Nederland

Van fenomeen naar aanpak

Jos Kuppens
Joey Wolsink
Juno Van Esseveldt
Henk Ferwerda

Beke // reeks

Fietsdiefstal in Nederland

Fietsdiefstal in Nederland

Van fenomeen naar aanpak

Jos Kuppens
Joey Wolsink
Juno Van Esseveldt
Henk Ferwerda

Beke // reeks

In opdracht van:

Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal (S.A.F.E.)
Tour de Force

Met medewerking van:

H. de Boer

Opmaak en vormgeving

M. Grotens (Bureau Beke)

Kuppens, J., Wolsink, J., Van Esseveldt, J. en Ferwerda, H.

Fietsdiefstal in Nederland

Van fenomeen naar aanpak

ISBN

978-94-92255-42-6

© 2020, Bureau Beke

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.

No part of this publication may be reproduced in any form by print, photo print or other means without written permission from the authors

Inhoud

	Voorwoord	7
	De belangrijkste bevindingen eerst	9
1	Achtergrond van het onderzoek	23
1.1	Tour de Force	24
1.2	Theorieën toegepast op fietsdiefstal	25
1.3	Onderzoeksvragen	27
1.4	Methoden van onderzoek	27
1.5	Leeswijzer	30
2	Aard en omvang van fietsdiefstal	33
2.1	Informatie uit literatuur en openbare bronnen	33
2.2	Informatie uit data op geaggregeerd niveau	36
2.3	Informatie uit gesprekken en werkbezoeken	43
2.4	Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk	47
3	Slachtoffers van fietsdiefstal	51
3.1	Informatie uit literatuur en openbare bronnen	51
3.2	Informatie uit de survey	52
	3.2.1 Eigenaren	53
	3.2.2 Huurders	55
3.3	Informatie uit gesprekken en werkbezoeken	56
3.4	Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk	58
4	Daders van fietsdiefstal	61
4.1	Informatie uit literatuur en openbare bronnen	61
4.2	Informatie uit gesprekken en werkbezoeken	64
4.3	Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk	68
5	Modus operandi	71
5.1	Informatie uit literatuur en openbare bronnen	71
5.2	Informatie uit de survey	76

5.3	Informatie uit gesprekken en werkbezoeken	78
5.4	Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk	82
6	Aanpak van fietsdiefstal	85
6.1	Informatie uit literatuur en openbare bronnen	86
6.2	Informatie uit de survey	93
6.3	Informatie uit data op geaggregeerd niveau	99
6.4	Informatie uit gesprekken en werkbezoeken	103
6.5	Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk	111
	Geraadpleegde bronnen	115
	Bijlagen	
	Bijlage 1 – Lijst met respondenten	123
	Bijlage 2 – Topiclijst (groeps)interviews	125
	Bijlage 3 – Nationale survey fietsdiefstal	127
	Bijlage 4 – Logistische regressie-analyse voor het doen van aangifte	135

Voorwoord

Nederland is van oudsher hét fietsland bij uitstek. Fietsen levert voor nagenoeg alle burgers plezier, gezondheid en mobiliteit op. Vanuit diverse invalshoeken blijkt het belang van het fietsgebruik alleen maar toe te nemen. De fiets wordt steeds meer beschouwd als een volwaardig alternatief voor andere vormen van (openbaar) vervoer. Ook bij het behalen van milieuwinst wordt steeds meer gekeken naar de mogelijkheden die de fiets heeft.

Het succes van het fietsgebruik brengt ook een nadeel met zich mee: ze zijn betrekkelijk gemakkelijk te stelen. Dit is een dagelijks voorkomende ergernis die voor veel burgers zowel emotionele als financiële impact heeft. Daarnaast is er aanzienlijke maatschappelijke schade. Vandaar dat door de Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal (S.A.F.E.) en Tour de Force aan Bureau Beke is gevraagd een onderzoek uit te voeren naar fietsdiefstal middels resterende gelden van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit en de Nationale Agenda Fiets. Het doel van het onderzoek is om bouwstenen te leveren om (georganiseerde) fietsdiefstal in ons land tegen te gaan.

Bij de totstandkoming van dit onderzoek zijn we veel mensen dank verschuldigd. In de eerste plaats zijn dat alle burgers en experts die mee wilden werken aan het onderzoek en ons een inkijk gaven in hun ervaringen met en gedachten over fietsdiefstal. Daarnaast willen we Joeri de Graaf (Swapfiets), Aad Verouden (Nationale Politie) en Roelof Veenstra (Nationale Politie) danken voor de werkbezoeken die we bij hen mochten afleggen.

Ten slotte zijn we de leden van de leescommissie dank verschuldigd. Zij hebben er mede aan bijgedragen dat deze rapportage tot stand gekomen is. De volgende personen maken onderdeel uit van de leescommissie:

Ellen Verbeem	S.A.F.E.
Otto van Boggelen	CROW-Fietsberaad/Tour de Force
Marike van Deventer	CCV
Colin Voetee	CCV
Jeroen Snijders Blok	S.A.F.E.
Jaap de Waard	Ministerie van Justitie en Veiligheid

Arnhem, 2020
De onderzoekers

De belangrijkste bevindingen eerst

Dit rapport begint met de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek naar fietsdiefstal. Na een korte terugblik op de aanleiding van het onderzoek komen de vraagstelling en wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd aan de orde. Daarna worden de onderzoeksvragen beantwoord en wordt gereflecteerd op de aanpak van fietsdiefstal. Besloten wordt met concrete suggesties voor de aanpak. Deze inleiding is te beschouwen als leesvervangende samenvatting. De lezer die meer verdieping zoekt, kan terecht bij de hoofdstukken 1 tot en met 6.

Terugblik op het onderzoek

Vanuit diverse gremia wordt het belang van fietsen onderkend: belangenverenigingen, stichtingen, overheden, bedrijven en particulieren zetten zich (gezamenlijk) in om het fietsgebruik te stimuleren. Fietsen heeft gezondheidsbevorderende effecten en draagt bij aan minder CO²-uitstoot. Bovendien is het een bloeiende industrie gezien de stijgende fietsverkopen in de laatste jaren, en dan met name voor wat betreft de e-bikes en de duurdere fietsen. Momenteel is fietsgebruik ook vanwege de coronacrisis actueel, doordat bijvoorbeeld het openbaar vervoer te maken heeft met restricties in aantallen passagiers en fietsen mogelijk een goed alternatief kunnen zijn.

Een keerzijde van de bloeiende fietsindustrie is dat de aanwezigheid van veel fietsen ook kan leiden tot fietsdiefstal. Door de Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal en Tour de Force is daarom aan Bureau Beke gevraagd om een onderzoek naar dit fenomeen uit te voeren, gefinancierd vanuit resterende gelden van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit en vanuit de Nationale Agenda Fiets. Het doel hiervan is om bouwstenen te leveren om (georganiseerde) fietsdiefstal in Nederland tegen te gaan. In het onderzoek staan de volgende vragen centraal:

Wat zijn de omvang, kenmerken, ontwikkelingen en verschijningsvormen van fietsdiefstal in het algemeen en de mate van georganiseerdheid in het bijzonder (daders en modus operandi), wat is de impact van fietsdiefstal op slachtoffers en welke kansen zijn er voor de aanpak (preventie en repressie)?'

Om deze vragen te beantwoorden, zijn diverse onderzoeksactiviteiten verricht. Zo is binnen openbare bronnen gezocht naar literatuur, rechtszaken en data over fietsdiefstal. Daarnaast zijn (groeps)gesprekken met 53 experts gehouden. Deze experts zijn afkomstig uit alle relevante partijen die betrokken zijn bij het bestrijden van fietsdiefstal. Verder zijn drie werkbezoeken gehouden, om enig zicht op de praktijk te krijgen. Ten slotte is een nationale survey fietsdiefstal via diverse kanalen uitgezet, om een beeld te krijgen van de ervaringen van consumenten met fietsdiefstal. In totaal hebben 2.433 personen de survey ingevuld. Vanuit deze survey is ten slotte nog telefonisch contact gezocht met dertig slachtoffers van fietsdiefstal, om nader in te gaan op de impact hiervan.

Door de gekozen opzet is het onderzoek te beschouwen als een multibronnenonderzoek. Dit betekent ten eerste dat vanuit meerdere perspectieven is gekeken naar de aard en omvang van fietsdiefstal, de slachtoffers en daders, de modus operandi en de repressieve dan wel preventieve aanpak van het fenomeen. We noemen het onderzoek ten tweede kwalitatief, omdat om in het slachtofferonderzoek niet is gestreefd naar een representatieve weergave van de Nederlandse bevolking; het ging primair om de impact van fietsdiefstal die mensen hebben ervaren. Dit neemt niet weg dat de onderzoeksbevindingen op basis van alle bronnen betrekkelijk goed in overeenstemming met elkaar zijn en elkaar dus eigenlijk niet tegenspreken. Naar onze mening biedt het onderzoek daarmee een goede basis voor de vervolgstappen die gezet kunnen worden om de toekomstige fietsdiefstal beter te bestrijden.

Beantwoording van de onderzoeksvragen

In deze paragraaf komen de onderzoeksresultaten aan bod. Omdat we het belangrijk vinden om specifiek te reflecteren op de aanpak van fietsdiefstal, komen we in de volgende paragraaf pas terug op de laatste onderzoeksvraag over de kansen voor de aanpak.

Wat zijn de omvang, kenmerken, ontwikkelingen en verschijningsvormen van fietsdiefstal in het algemeen?

Het aantal nieuw gekochte fietsen is in de afgelopen jaren afgenomen, maar de gemiddelde waarde van aangeschafte fietsen is toegenomen. Dit komt omdat er steeds meer dure e-bikes worden verkocht en steeds minder gewone toer- en stadsfietsen. Waar er in 2007 bijvoorbeeld nog 840.000 gewone toer- en stadsfietsen werden verkocht tegenover 84.000 elektrische fietsen, bedragen deze aantallen in 2019 respectievelijk 332.310 gewone toer- en stadsfietsen en 422.940 elektrische fietsen. Niet uitgesloten is dat de fietsverkoop nog een extra stimulans krijgt.

Fietsdiefstal is al jaren het meestvoorkomende vermogensdelict. Er worden allerlei soorten fietsen gestolen en de totale schade is nog steeds hoog omdat meer duurdere e-bikes en ook accu's van e-bikes gestolen worden. Wel neemt het aantal slachtoffers van fietsdiefstal volgens de Veiligheidsmonitor af: van ruim 560.000 in 2017 naar 466.000 in 2019, een daling van het individuele slachtofferpercentage van 3,3 procent naar 2,7 procent. Over een langere periode is de daling nog groter, aangezien het percentage in 2012 nog 3,7 bedroeg. Dit beeld wordt door de experts herkend. Omdat er nog steeds sprake is van een grote financiële schadepost, zijn zij van mening dat het probleem wordt onderbelicht. Een tentatieve calculatie van onze kant wijst uit dat fietsdiefstal een vermogensdelict is dat de samenleving in 2019 bijna 600 miljoen euro kostte.

Als hotspots voor fietsdiefstal worden de grotere (studenten)steden genoemd, waarbinnen stations, winkelgebieden en pleinen als micro-hotspots te kenmerken zijn. Ook wordt er steeds meer gestolen uit schuren en voortuinen, een belangrijk gegeven voor het preventiebeleid. De tweede genoemde hotspots zijn de grensgebieden (Oost-Nederland en Zuid-Nederland), vanwege de mogelijkheid om de fietsen eenvoudig naar het buitenland te transporteren. Volgens experts is dit veelal naar het Oostblok.

Wat is de impact van fietsdiefstal op slachtoffers?

Tot en met 2014 was er jaarlijks sprake van een toename in het percentage en aantal slachtoffers van fietsdiefstal, maar sinds 2015 is er sprake van een betrekkelijk sterke afname (CBS, 2020). Wanneer de jaren 2012 en 2019 met elkaar worden vergeleken, is er zelfs sprake van een procentuele afname van bijna 25 procent.

Een deel van de fietsgebruikers laat hun nieuw aangeschafte fiets thuis staan na diefstal; zij zijn angstig geworden om opnieuw slachtoffer te worden. Een ander bijeffect is dat er kans bestaat dat slachtoffers een minder goede fiets kopen vanwege het diefstalrisico. In de survey onder slachtoffers geeft de helft

van de respondenten aan dat de diefstal emotionele impact heeft gehad vanwege het feit dat ze gehecht waren aan de fiets. Twee derde van de respondenten geeft aan ook financiële impact te ondervinden, omdat ze een nieuwe fiets moesten aanschaffen. Voor een vijfde van de respondenten was er minder of geen financiële schade, omdat de verzekering de nieuwwaarde (deels) vergoedde. Naast dat fietsdiefstal impact heeft op het individu stellen experts dat het fenomeen ook impact heeft op de gehele samenleving, met name hoe mensen over fietsdiefstal denken. De respondenten die een OV-fiets of Swapfiets huren en van wie deze gestolen is, geven ook aan voornamelijk financiële impact te ondervinden omdat zij 40 euro eigen risico moeten betalen. Deze organisaties hebben ook te maken met gestolen en anderszins verdwenen fietsen, hoewel Swapfiets dergelijke fietsen typeert als ‘vermist’ (en geen aangifte doet).

Daarnaast komt uit openbare bronnen en gesprekken met experts naar voren dat ook de fiets(groot)handel slachtoffer van fietsdiefstal is. De fietshandel heeft te maken met daders die impulsief fietsen wegnemen of met georganiseerde acties (vaak inbraken) waarbij grotere partijen en vooral dure fietsen worden weggenomen.

Wat is de mate van georganiseerdheid van daders?

Uit openbare bronnen blijkt dat er zowel sprake is van gelegheidsdieven als van georganiseerde bendes die doelgericht grotere aantallen fietsen stelen om deze vervolgens naar het buitenland te transporteren. Door de steeds stijgende aanschafwaarde van nieuwe fietsen wordt dit lucratiever, ook omdat de pakkans en strafmaat in vergelijking met andere vormen van criminaliteit laag zijn. De experts onderscheiden drie typen daders: ten eerste de gelegheidsdief (incidentele dader, student of verslaafde), die vooral een gewone stadsfiets steelt om deze zelf te gebruiken of snel door te verkopen. Ten tweede de professionele dader die lokaal actief is maar professioneler te werk gaat, bijvoorbeeld door een aantal fietsen onherkenbaar te maken door deze om te bouwen. De professionele dader verkoopt de fietsen ook door, meestal vanuit huis. Ten derde gaat het om de georganiseerde bendes, die volgens de experts steeds actiever worden. Zij stelen vaak meerdere dure fietsen tegelijk om deze naar het buitenland te transporteren (mobiel banditisme). Het Oostblok wordt dan vaak als plek van bestemming genoemd. Verder komt het voor dat verschillende typen daders samenwerken, bijvoorbeeld lokale dieven die fietsen leveren aan georganiseerde groepen. Ook wordt door enkele experts aangehaald dat werknemers van fietshandels informatie over binnenkomende partijen of adressen van klanten doorgeven aan georganiseerde groepen.

In het algemeen komen uit het onderzoek indicaties dat de verhouding tussen de gelegenheidsdief enerzijds en de professionele dader/georganiseerde bendes anderzijds enigszins verschuift. Deze ontwikkeling verklaart mede de daling van fietsdiefstal. Het aantal verslaafde gelegenheidsdieven is namelijk afgenomen, terwijl het stelen van duurderde e-bikes in georganiseerd verband steeds lucratiever wordt.

Wat zijn de gebruikte modus operandi bij fietsdiefstal?

In de wetenschappelijke literatuur en andere bronnen komt een aantal technieken naar voren om een fiets te stelen, zoals optillen, openen met een loper, openbreken met gereedschap of het weghalen van delen van de fiets. Hoewel zowel literatuur als experts aangeven dat iedere fiets te stelen is, blijkt het aantal sloten en de kwaliteit ervan het stelen te bemoeilijken. In extreme gevallen worden mensen bedreigd, waarna hen de fiets wordt ontnomen. In de survey worden soortgelijke handelingen genoemd, maar toch zegt nog ongeveer tien procent van de respondenten dat ze de gestolen fiets niet op slot hadden gezet.

Door de experts zijn verschillende fasen van fietsdiefstal benoemd. Het gaat dan om voorbereiding (eventueel voorverkenning en in kaart brengen van de afzetmarkt), kiezen van het doelwit, het kiezen van de locatie, de diefstal zelf, de opslag en de verkoop. In deze fasen maakt het verschil of het om een gelegenheidsdief gaat of een georganiseerde groep. In het eerste geval ontbreekt vaak de voorbereiding en de opslag en zijn de andere fasen vaak minder gepland. Daarnaast verloopt het gehele proces vaak veel sneller.

In een aantal rechtszaken kwam fietsdiefstal met geweld voor. Gezien het feit dat fietsen gemiddeld steeds duurder worden, valt niet uit te sluiten dat *bike jacking* een nieuw fenomeen wordt.

Reflectie op de aanpak van fietsdiefstal

Voordat we komen tot concrete maatregelen en interventies voor de aanpak van fietsdiefstal, willen we eerst reflecteren op de onderzoeksbevindingen. We achten dit van belang om meer duiding te geven aan de keuzes voor de aanpak die uit het onderzoek naar voren komen. In hoofdstuk 6 over de aanpak van fietsdiefstal zijn de volgende thema's beschreven:

- Consumentenpreventie;
- Producentenpreventie;
- Preventie door 'derden';
- Registratie (aangiften en positieve registratie);

- Repressie (opsporing en vervolging);
- Compensatie (vergoeding verzekeraars);
- Technische hulpmiddelen;
- De aanpak in de keten.

Consumentenpreventie

Consumenten zijn regelmatig te nonchalant in het veilig stallen van hun fiets. Zij zetten regelmatig hun fiets helemaal niet op slot, of zij zetten de fiets niet vast met een tweede slot aan een rek of stallen hun soms dure fietsen onbeheerd. Dit terwijl er legio mogelijkheden zijn om een diefstal simpel te voorkomen of in ieder geval te vertragen. Pas wanneer ze zelf slachtoffer van fietsdiefstal zijn geworden, denken ze (meer) na over het veilig stallen van hun fiets en andere preventieve maatregelen. Indicatief is dat ze op de vraag in de survey naar aanpak-suggesties vooral kijken naar veiligheidsmaatregelen die door derden getroffen kunnen worden en minder naar wat ze zelf kunnen doen. Er zijn in het verleden al veel consumentenacties opgezet om fietsgebruikers ervan te overtuigen de fiets veiliger te stallen, maar kennelijk zit hier een sterk 'weg-eb'-effect op. Naar onze mening ontbreekt in het huidige preventiesysteem in Nederland de stimulans bij consumenten om zuiniger met een fiets om te springen. Dergelijke preventieve stimuli zouden meer centraal moeten staan bij alle partijen; bijvoorbeeld in de vorm van een beloningssysteem (bijvoorbeeld korting) en niet in de vorm van het verzekeren van de nieuwwaarde van de fiets na 3 tot 5 jaar.

Producentenpreventie, preventie door derden en technische hulpmiddelen

Mede door de ontwikkeling van de e-bike is er steeds meer mogelijk voor wat betreft het traceren van de (accu van de) fiets via een ingebouwde chip. Daar liggen mogelijkheden voor de toekomst. Niet alleen wat fietsdiefstal betreft, maar bijvoorbeeld ook voor het bijhouden van gezondheidsaspecten. Ook kan de consument zijn huidige fiets via steeds meer fietsfabrikanten of particuliere bedrijven (laten) traceren in het geval deze wordt gestolen. Tevens lijkt bewegingsmelding steeds meer toegepast te worden, net zoals startonderbreking of een slot met een chip. Met de komst van de elektrische fiets lijken de mogelijkheden op dit gebied steeds uitgebreider te worden. Alleen wreekt zich hier de omstandigheid dat er niet één systeem wordt ontwikkeld, maar meerdere. Daardoor dreigt de *connected bike* niet op één plek vindbaar te zijn, en dreigt decentralisatie van de vindbaarheid van gestolen fietsen. Deze versnippering in preventiesystemen moet doorbroken worden, door te kiezen voor één systeem of door verschillende systemen door middel van een open standaard met elkaar te laten verbinden.

Registratie (aangiften)

Het aangifteproces wordt door veel experts en respondenten in de survey aangehaald als te moeilijk, te onduidelijk en uiteindelijk te demotiverend. Sowieso blijkt het aantal aangiften de laatste jaren sterk achteruit te gaan. Dit is zowel in absolute zin (van meer dan 100.000 in 2012 tot ruim 68.000 in 2018) als in relatieve zin (van 17,1 procent onder de slachtoffers in 2012 naar 14,2 procent in 2019). Aangiften lijken ook voornamelijk nog te worden gedaan om te voldoen aan de verzekeringseisen na diefstal. Daarmee is het doen van aangifte voor velen geworden tot een administratieve verplichting; burgers hebben daardoor mogelijk steeds minder het idee dat het doen van aangifte zal leiden tot het terugvinden van de fiets. En juist de subgroep die aangifte doet, vaak de verzekerden, krijgen al binnen afzienbare tijd een nieuwe fiets. Hierdoor raakt het eigenlijke doel van aangifte, opsporing en vervolging op de achtergrond. Desalniettemin zijn aangiften belangrijk om hotspots in kaart te brengen waarmee gericht de inzet van politie bewerkstelligd kan worden. Een alternatieve gedachte is dat een aangifte leidt tot een doormelding richting Stopheling, maar ook dat lijkt deels zijn doel voorbij te streven; een gestolen fiets die verzekerd is en wordt teruggevonden in een fietsdepot, wordt niet teruggestuurd naar de verzekerde.

Nu vereist een aangifte van fietsdiefstal nog een administratieve handeling van een politiefunctionaris voordat deze officieel geregistreerd staat. Als alternatief is gesuggereerd om voor fietsdiefstal een fietsvermissingsregistratiesysteem op te zetten, indien mogelijk gekoppeld aan Stopheling. Een fiets kan dan vermist zijn of gestolen. Maar in ieder geval wordt de registratie dan laagdrempeliger en daarmee nauwkeuriger omdat meer burgers zullen melden. Op een of andere manier moet dit melden dan wel gestimuleerd (lees: niet verplicht) worden, bijvoorbeeld door de verzekeringspremie na een melding te verlagen en/of korting te krijgen bij de aankoop van een nieuwe fiets. Een bijkomende eis is dan wel dat verzekeraars moeten instemmen met deze constructie, omdat zij vaak nog een aangifte verlangen voor de vergoeding van een gestolen fiets.

Positieve registratie

Door veel experts wordt de gedachte van 'positieve registratie' genoemd, deels ook als alternatief voor aangiften. In de zwaarste vorm houdt dit in dat fietsen, zoals ook bij motorvoertuigen gebeurt, voorzien worden van een kenteken en digitaal overgeschreven worden als deze van eigenaar wisselen. Voor veel experts is dit een te rigoureuus middel. Ze twijfelen bijvoorbeeld of de consument wel bereid is om hiervoor geld te betalen. Veel respondenten hebben interesse voor een mildere vorm, waarbij gegevens van bijvoorbeeld de (accu van de) fiets, de

koper en de verzekeraar bij elkaar worden gebracht en waarop een eventuele diefstal gemeld kan worden.

Opsporing en vervolging

Juist tijdens het onderzoek kondigde de politie op landelijk beleidsniveau aan geen prioriteit meer te geven aan fietsdiefstal, terwijl dit al decennia het meest voorkomende vermogensdelict is in ons land. In 2019 kostte het de samenleving bijna 600 miljoen euro. Dit wil niet zeggen dat de politie op lokaal niveau geen aandacht besteedt aan dit fenomeen. Zo geven veel experts aan dat de politie nog steeds goede opvolging geeft aan meldingen van fietsdiefstallen waarbij de dief op heterdaad is betrapt. Daarnaast blijkt dat de lokfietsen nog steeds binnen diverse eenheden worden ingezet. Dit middel is dus nog steeds interessant bij opsporing en vervolging van fietsdiefstal, in tegenstelling tot de volgens experts te trage opsporing en vervolging die vanuit een aangifte wordt verricht. Eerder uitgevoerd onderzoek leert namelijk dat hooguit 20 procent van de slachtoffers aangifte doet. Als vervolgens wordt meegenomen dat nog geen 4 procent van de aangiften leidt tot daadwerkelijke opsporing, is het resultaat van aangifte en opsporing hooguit 1 procent. Dit mag als een niet-effectieve aanpak worden bestempeld.¹ Dit percentage heeft ook nog eens betrekking op de periode voor de aankondiging van de Nationale Politie dat zij geen prioriteit meer geven aan fietsdiefstal.

Er zit volgens experts ook een bepaalde tegenstrijdigheid in de strafrechtelijke opvatting over fietsdiefstal. Juridisch gezien is het een betrekkelijk zwaar delict, waar feitelijk gezien zelfs slachtofferbescherming voor ingericht zou moeten zijn. Toch wordt fietsdiefstal als bagatel feit weggezet en, afgaande op de jurisprudentie, vooral in samenhang met andere feiten bestraft. Een dergelijk lakse aanpak versterkt het idee onder de bevolking dat fietsdiefstal een bagateldelict is.

Het is de vraag in hoeverre er in de toekomst nog ruimte bij politie en Openbaar Ministerie bestaat om prioriteit aan opsporing en vervolging van fietsdiefstal te geven. Als dit niet zo is, zou het mogelijk beter zijn om alternatieven te overwegen. Er begeven zich steeds meer partijen op de markt die private signalering van gestolen en vermiste fietsen aanbieden, waarbij het percentage teruggevonden fietsen zeer positief is. Formeel mag dit geen opsporing genoemd worden omdat signaleerders (beveiligingsbedrijven, boa's, medewerkers van fabrikanten of verhuurders) die bevoegdheden niet hebben. Steeds meer fietsfabrikanten en verhuurders gaan hiertoe over, maar ook gemeenten hebben interesse. Dit kan veelbelovend zijn in de aanpak van fietsdiefstal, maar het is ook een 'markt' waarbij het soms gaat om het 'verdienmodel'.

Compensatie (verzekeren)

Het systeem van verzekeren zorgt volgens veel experts voor een perverse prikkel. Doordat een verzekeraar tot soms 5 jaar na aankoop de nieuwwaarde van een fiets vergoedt, worden consumenten te weinig gestimuleerd om de fiets bewuster vast te zetten en veiliger te stallen. Enkele verzekeraars geven zelfs aan dat het niet altijd meer mogelijk is om bepaalde fietsen te blijven verzekeren. Het verdienmodel staat onder druk, zeker nu fietsen steeds duurder worden. We zien dat verzekeraars nu zelf ook nadenken over andere voorwaarden, die meer gaan lijken op het verzekeren van een bromfiets of auto, door bijvoorbeeld jaarpremies te gaan heffen. Net zoals bij private signalering van vermiste fietsen, speelt concurrentie de verzekeraars parten. Daardoor willen zij zich deels blijven onderscheiden met voor de consument gunstige verzekeringsvoorwaarden. Bij voorkeur wordt die gedachte bijgestuurd richting een vorm van beloningssysteem, waarbij een consument korting kan krijgen als hij bepaalde jaren diefstalvrij fietst of zijn fiets registreert.

De ketenaanpak

De huidige keten is nog niet ingericht om vol voor nieuwe ontwikkelingen tegen fietsdiefstal te gaan, omdat de belangen van alle betrokken partijen tegengesteld zijn. Zo zijn de economische doelen van verschillende partijen erop gericht om zoveel mogelijk fietsen te verkopen; nagenoeg perfecte preventie zou de vraag naar nieuwe fietsen dan laten dalen. En ook de detailhandel vaart wel bij het verkopen van zoveel mogelijk fietsen en verzekeringen. Toch geven experts ook aan dat er een soort 'omslagpunt' is. Als een fiets verzekerd is en gestolen wordt, kan de consument op korte termijn weer een nieuwe fiets krijgen, maar zelfs dit vereist extra kosten vanwege het afsluiten van een nieuwe verzekering. Zelfs verzekerde consumenten zullen dan enigszins teleurgesteld zijn, laat staan de niet-verzekerde consumenten. Het gevaar bestaat dan dat men op de lange termijn een steeds goedkoper model zal kopen, omdat de verzekeringspremies van duurdere fietsen stijgen door het diefstalrisico.

Er zal nog het nodige moeten gebeuren voordat alle partijen in de keten over hun eigen schaduw heen springen. Tegenover een partij die baat heeft bij een maatregel staat altijd een partij die er juist geen baat bij heeft. Een volgens experts genoemd groot gemis hierbij is dat centrale regie van overheidswege wordt gemist. Naar onze mening is dit ook een basisvoorwaarde voor een succesvolle ketenaanpak. Wel zijn we van mening dat juist nu het momentum aanwezig is om binnen de keten door te pakken. Hiervoor is een aantal factoren aan te dragen.

Ten eerste worden fietsen steeds duurder, waardoor de totale schade in Nederland weer zal toenemen. Ten tweede bieden de technische hulpmiddelen een goed perspectief voor ondersteuning in preventieve en repressieve zin. Ten derde lijkt er sprake van eerste signalen van bereidheid bij verzekeraars om na te denken over een nieuwe verzekeringsopzet. Ten vierde zijn er externe partijen die een aanvulling op de politie willen zijn om vermiste fietsen op te sporen.

Suggesties voor aanpak

In zijn onderzoek geeft De Reus (2016) nog verschillende aanbevelingen voor de aanpak die momenteel naar onze mening deels achterhaald zijn, mede door de toegenomen technische ontwikkelingen en de opsporing van fietsdiefstal. Zo zet hij onder andere in op het verhogen van de aangiftebereidheid, op een verdachtenquotum voor politie en OM (om capaciteit te waarborgen) en op preventieve inzet van de politie (in burger). Naar onze mening liggen deze aanbevelingen niet meer in de lijn van wat een aanpak momenteel nodig heeft.

Het is naar onze mening tijd voor nieuwe stappen waarin de integraliteit van de aanpak naar voren komt waarbij alle partijen in de keten voor hetzelfde doel gaan, waarin gebruik wordt gemaakt van technische hulpmiddelen. Bewust kiezen we daarom niet voor een aanpak die te beschouwen is als 'laaghangend fruit' of voor een aanpak die gerangschikt kan worden naar het aantal ketenpartners dat hiermee kan instemmen. Naar onze mening is een integrale aanpak met alle ketenpartners – waarbij ook de overheid zijn verantwoording zou moeten nemen – tezamen nodig om de aanpak van fietsdiefstal verder te brengen. We stellen daarom een pakket maatregelen voor en zijn van mening dat deze in het licht van de genoemde activiteiten van het Meerjarenplan 2019-2024 van S.A.F.E geplaatst moeten worden.²

Tabel – voorgestelde maatregelen op grond van het onderzoek en daarbij minimaal te betrekken partijen

Voorgestelde maatregelen		
<i>Preventie</i>	<i>Toelichting</i>	<i>Minimaal te betrekken partijen</i>
Inzet op woningen	<ul style="list-style-type: none"> • Er moet geïnvesteerd worden in veilige fietsstallingsmogelijkheden bij woningen (bijvoorbeeld bevestigingsringen aan de muren van woningen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Producenten preventiematerialen • Woningbouwcorporaties • Gemeenten • Burgers
Inzet op fietsstallingen en andere voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> • Er moet blijvend geïnvesteerd worden in (bewaakte) fietsstallingen en vastzetvoorzieningen zoals 'nietjes' 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeenten • NS en ProRail • Bedrijven (e-bikes van de zaak)
Inzet op burgers	<ul style="list-style-type: none"> • Er moet blijvend geïnvesteerd worden in betere (tweede) sloten. Dit door communicatie en wervingsacties die op de consument gericht zijn 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle partijen in de keten
<i>Repressie</i>	<i>Toelichting</i>	<i>Minimaal te betrekken partijen</i>
Opsporing	<ul style="list-style-type: none"> • De politie moet direct (binnen 48 uur) blijven acteren op meldingen van gestolen connected bikes • Particuliere beveiligingsbedrijven/boa's ook opsporende bevoegdheden geven • Er moet blijvend geïnvesteerd worden in gerichte opsporing door de politie via de inzet van lokfietsen, vooral op <i>hotspots</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie • boa's (gemeenten) • Particuliere beveiligingsbedrijven

<i>Verzekeren</i>	<i>Toelichting</i>	<i>Minimaal te betrekken partijen</i>
Heroverwegen verzekeringssysteem	<ul style="list-style-type: none"> • Korting aan consumenten geven/premie anders inrichten als eigenaren van connected bikes positief registreren • No claim-regeling bij consumenten doorvoeren als zij na 3 tot 5 jaar niet claimen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verzekeraars
Heroverwegen belang van aangiften	<ul style="list-style-type: none"> • Aangiften moeten niet meer leidend zijn bij het terugkrijgen van verzekeringsgeld, maar juist het melden van diefstal binnen de positieve registratie 	<ul style="list-style-type: none"> • Verzekeraars
Heroverwegen termijn van vergoeding	<ul style="list-style-type: none"> • Verzekeraars moeten wachten met het uitkeren van verzekeringsgelden binnen deze 48 uur. Een teruggevoonden fiets moet terug naar de eigenaar 	<ul style="list-style-type: none"> • Verzekeraars
<i>Registratie</i>	<i>Toelichting</i>	<i>Minimaal te betrekken partijen</i>
Positieve registratie	<ul style="list-style-type: none"> • Eén systeem van positieve registratie opzetten • Registratie van verschillende fabrikanten hierop aansluiten • Minimaal Stopheling, Digitaal Opkoop Register en Fietsdiefstalregister hierop aansluiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsfabrikanten • Verzekeraars • Beheerders bestaande registratie, zoals het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat • Bedrijven inzake internet of things
<i>Technische hulpmiddelen</i>	<i>Toelichting</i>	<i>Minimaal te betrekken partijen</i>
Connected bikes	<ul style="list-style-type: none"> • Toewerken naar één systeem van connected bikes of in ieder geval een mogelijkheid tot onderlinge connectie tussen verschillende systemen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsfabrikanten • Fabrikanten Track and Trace • Bedrijven inzake internet of things

<i>Ketensamenwerking</i>	<i>Toelichting</i>	<i>Minimaal te betrekken partijen</i>
Prioriteren	<ul style="list-style-type: none"> In eerste instantie de aanpak richten op connected bikes, beginnend met de dure modellen en verhuurbedrijven, daarna eventueel uitrol naar goedkopere fietsen 	<ul style="list-style-type: none"> Alle partijen in de keten

Eindnoten

1. Deze berekening lijkt nog een bovengrens als meegewogen wordt dat op basis van de Veiligheidsmonitor in 2019 zelfs maar 14,2 procent van de slachtoffers aangifte deed.
2. Deze activiteiten van S.A.F.E voor de jaren 2019-2024 staan verwoord in paragraaf 4.1 van het Meerjarenplan.

1 Achtergrond van het onderzoek

Nederland staat al jaren bekend als het land waar het meeste wordt gefietst (Hendriks, Louwerse & Tetteroo, 2016). Ruim een kwart van alle verplaatsingen in Nederland gaat per fiets en op jaarbasis worden er ruim 15 miljard kilometers afgelegd (Koninklijke RAI Vereniging, 2018). Het fietsgebruik groeit ook nog steeds. Ten opzichte van 2005 is het aantal fietskilometers in 2016 met bijna 11 procent toegenomen (Hendriks, Louwerse & Tetteroo, 2016). Tegenwoordig kent Nederland meer fietsen dan inwoners, want in 2000 waren er 17,8 miljoen fietsen in Nederland (Stichting BOVAG RAI Mobiliteit, 2019), terwijl er in 2018 ongeveer 22,8 miljoen gewone fietsen, 1,9 miljoen e-bikes en 9.500 speed pedelecs waren (Koninklijke RAI Vereniging, 2018). Volgens de cijfers van RAI Vereniging, BOVAG en onderzoeksbureau GfK zijn er in 2019 nog eens ruim één miljoen fietsen verkocht.¹ Bovendien blijft het gemiddeld aankoopbedrag voor nieuwe fietsen jaarlijks toenemen: van 844 euro in 2014 naar 1.243 euro in 2019 (Stichting BOVAG RAI Mobiliteit, 2020).

Niet alleen in Nederland worden e-bikes massaal aangeschaft. In tabel 1.1 zijn de verkoopstijgingen in een aantal Europese landen uiteengezet. Hierbij worden de verkoopcijfers uit 2018 vergeleken met die uit 2017.

Tabel 1.1 – De verkoopstijgingen van e-bikes in Europa in 2018

Land	Verkoopstijging t.o.v. 2017
Spanje	55 procent
Zweden	53 procent
Nederland	38 procent
Duitsland	36 procent

Land	Verkoopstijging t.o.v. 2017
Frankrijk	21 procent
Italië	17 procent
België	14 procent

Bron: www.tweewieler.nl²

Dat er zoveel meer e-bikes zijn verkocht, is deels terug te voeren op het mooie zomerweer in 2018. Daarnaast spelen bijvoorbeeld overheidsmaatregelen ook een rol. Zo werd in Zweden een overheidssubsidie tot 1.000 euro verstrekt bij de aanschaf van een e-bike en wil Italië hier ook mee beginnen.

Ook de recente coronacrisis lijkt een impuls op het fietsgebruik op te leveren. Via bijvoorbeeld de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) worden sinds voorjaar 2020 fietsdata gegenereerd vanuit diverse bronnen.³ Met name wordt via deze data gelet op eventuele extra fietsbewegingen sinds de coronacrisis. Uit de data blijkt dat het fietsverkeer in regio's Rijnmond en delen van Gelderland sterk fluctueert sinds de beperkende maatregelen. Bij mooi weer is echter sprake van beduidend meer fietsverkeer dan normaal, bij slecht weer loopt dit wat terug. Of het extra fietsgebruik doorzet na de coronacrisis is natuurlijk afwachten.⁴ In ieder geval is, medio 2020, de vraag naar fietsen, inclusief e-bikes, groter dan het aanbod. Deels is de oorzaak hiervan dat de aanvoer van fietsen stopt door de coronacrisis.⁵

Daarnaast ziet de Europese Unie het belang van de fiets, elektrische auto's en openbaar vervoer in relatie tot het bestrijden luchtverontreiniging, het bevorderen van klimaatverandering en het verbeteren van het welzijn van de burgers. Hiervoor is zeer recent twintig miljard euro uitgetrokken voor de lidstaten, naast het al bestaande voorstel voor een fietspakket van dertien miljard euro voor infrastructuur en toegang tot e-bikes.

1.1 Tour de Force

In de afgelopen jaren en juist ook momenteel is dus gebleken dat de fiets van meerwaarde is voor Nederland en haar burgers. Zo heeft de fiets een positieve bijdrage aan het klimaat en milieu, de filebestrijding, bereikbaarheid en gezondheid van mensen. Vooral nu de coronacrisis speelt, lijkt het belang van de fiets alleen maar toe te nemen. Een voorbeeld hiervan is dat de Fietsersbond zeer recent het belang van de fiets in het nationale mobiliteitsbeleid heeft benadrukt

vanwege de coronacrisis. Zij stellen dat het nodig is dat de fiets een volwaardig onderdeel is van het nationale mobiliteitsbeleid.⁶

Er lijkt bovendien nog genoeg ruimte voor verdere groei van het fietsgebruik. Om dat te bevorderen, is in 2015 de Tour de Force (TdF) opgericht. De TdF bestaat uit een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en samenwerkingsverbanden die zich de komende jaren sterk maken om die verdere groei van het fietsgebruik mogelijk te maken. Zij willen dit bewerkstelligen door meer prioriteit te geven aan fietsbeleid, kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen. Daartoe hebben zij een gezamenlijke 'Agenda Fiets 2017-2020' opgesteld, waarin vijf hoofdthema's zijn geformuleerd:⁷

- a. Fiets in de stad;
- b. Fiets in de keten;
- c. Een hoogwaardig fietsnetwerk;
- d. Stimuleren van fietsgebruik en fietsinitiatieven;
- e. Draagvlak voor en kennis over fiets.

Deze thema's moeten bijdragen aan het overkoepelende hoofddoel: een groei van het aantal fietskilometers in de periode 2017-2027 met 20 procent (Hendriks, Louwerse & Tetteroo, 2016).⁸ Een keerzijde van het toenemend fietsbezit en -gebruik is de mogelijkheid dat ook het aantal fietsdiefstallen kan toenemen.⁹ In 2007 hebben Van Dijk, Van Kesteren en Smit (2007) aangetoond dat indien de inwoners van een land meer fietsen bezitten, de mate van fietsdiefstal in een land hoger is. Dit heeft er mede toe geleid dat fietsdiefstal al jarenlang het meestvoorkomende vermogensdelict is in Nederland (CBS, 2020). Dit is de reden waarom de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, een publiek-privaat samenwerkingsverband, zich al jaren heeft ingezet voor de aanpak van fietsdiefstal.

1.2 Theorieën toegepast op fietsdiefstal

Vanuit een criminologisch perspectief zou een groei in de populariteit van fietsen ertoe leiden dat de gelegenheden voor fietsdiefstal toenemen, waardoor de kans dat een fiets wordt gestolen ook groter wordt (Sidebottom, Thorpe & Johnson, 2009; Levy, Irvin-Erickson & La Vigne, 2018). In de routine activiteitentheorie stellen Cohen en Felson (1979) dat er aan drie voorwaarden moet worden voldaan voordat een delict, in dit geval een fietsdiefstal, wordt gepleegd:

- Het moet een aantrekkelijk doelwit zijn. Er is sprake van een aantrekkelijk doelwit indien de fiets een hoge waarde heeft, makkelijk te pakken is doordat er een tekort aan veiligheidsmaatregelen zijn getroffen, snel en makkelijk mee te nemen is, snel verkocht wordt en moeilijk te traceren is;
- De afwezigheid van bewaking waardoor de pakkans gering is. De fiets kan namelijk een aantrekkelijk doelwit zijn maar wanneer de bewaking (surveillerende agenten, camera's, een op slot staande fiets, et cetera) goed is, zal de potentiële dader minder snel een fiets stelen;
- Een gemotiveerde dader. Indien de twee voornoemde voorwaarden aanwezig zijn en de dader is gemotiveerd, zal de kans op fietsdiefstal groot zijn (Cohen & Felson, 1979; Johnson, Sidebottom & Thorpe, 2008; Sidebottom, Thorpe & Johnson, 2009; Chen, Liu & Sun, 2018; Levy, Irvin-Erickson & La Vigne, 2018).

Volgens Johnson, Sidebottom en Thorpe (2008) liggen een drietal verschillende motivaties ten grondslag aan het plegen van een fietsdiefstal. Allereerst zijn er daders die een willekeurig type fiets stelen om zichzelf te kunnen vervoeren. Deze daders doen over het algemeen afstand van de gestolen fiets nadat zij deze hebben gebruikt. Daarnaast zijn er daders die van iedere mogelijkheid gebruik maken om (onderdelen van) een fiets te stelen en deze vervolgens in te ruilen voor geld of goederen, zoals drugs. Tot slot stelen daders specifieke (onderdelen van) fietsen om zodoende te kunnen voldoen aan een verzoek van anderen.

De rationale-keuze-theorie stelt dat het wel of niet voorkomen van diefstal afhangt van de opbrengsten en risico's die ermee gepaard gaan. De dader weegt deze twee aspecten af en wanneer de risico's groter zijn dan de opbrengsten zal een diefstal niet plaatsvinden. Daarnaast bestaat de sociale desorganisatie theorie die stelt dat de mate van criminaliteit afhangt van de aanwezige gemeenschap in een bepaald gebied. Indien er binnen die gemeenschap sprake is van economische ongelijkheid en/of etnische stratificatie zal de sociale cohesie in dat gebied minder groot zijn. Het gevolg hiervan is dat de mate van criminaliteit toe zal nemen (Mburu & Helbich, 2016).

Ten slotte wordt het CRAVED-model regelmatig aangehaald om fietsdiefstal te verklaren. De letters CRAVED vormen een acroniem voor zes factoren die invloed uitoefenen op de mate waarin een doelwit geschikt is voor diefstal

(Johnson, Sidebottom en Thorpe, 2008). De letters staan voor de volgende factor (plus toelichting):

- Concealable (kan diefstal verhuuld plaatsvinden?);
- Removable (kan de fiets gemakkelijk meegenomen worden?);
- Available (zijn fietsen voldoende beschikbaar?);
- Valuable (is er financieel gewin te behalen met een diefstal?);
- Enjoyable (wat is de motivatie voor de diefstal?);
- Disposable (is de gestolen fiets gemakkelijk af te zetten bij anderen?).

1.3 Onderzoeksvragen

Door de Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal (S.A.F.E.) is aan Bureau Beke gevraagd een onderzoek uit te voeren naar fietsdiefstal.¹⁰ In het onderzoek staan de volgende thema's centraal: omvang, aard, ontwikkelingen en aanpak van fietsdiefstal in Nederland. Het doel van het onderzoek is om bouwstenen te leveren om (georganiseerde) fietsdiefstal in ons land tegen te gaan. Dit is niet alleen van belang voor de slachtoffers, maar ook voor het kunnen leveren van een bijdrage aan de 'Agenda Fiets' van Tour de Force. Centraal in het onderzoek staan de volgende vragen:

'Wat zijn de omvang, kenmerken, ontwikkelingen en verschijningsvormen van fietsdiefstal in het algemeen en de mate van georganiseerdheid in het bijzonder (daders en modus operandi), wat is de impact van fietsdiefstal op slachtoffers en welke kansen zijn er voor de aanpak (preventie en repressie)?'

1.4 Methoden van onderzoek

Om bovenstaande vragen te beantwoorden is een multibronnenonderzoek uitgevoerd. Dat houdt in dat we op basis van verschillende methoden informatie hebben verzameld. Het betreft deskresearch, analyse van berichtgeving in de media (LexisNexis), analyse van vonnissen inzake fietsdiefstal, groeps- en individuele interviews met experts, het uitvoeren van werkbezoeken, het opzetten en uitvoeren van een survey onder burgers én telefoongesprekken met slachtoffers. Per onderzoeksactiviteit geven we een nadere toelichting.

Deskresearch

In de deskresearch is de bestaande kennis over fietsdiefstal verzameld en beschreven. Daarin zijn zowel wetenschappelijke literatuur als andere kennisdocumenten ('grijze' literatuur) en databronnen bestudeerd. Bij het inventariseren van de wetenschappelijke literatuur is gekeken naar (inter)nationale onderzoeksliteratuur over de laatste vijf jaar. De literatuur is geïnventariseerd door op het onderwerp toegespitste zoektermen (in combinatie met elkaar) te gebruiken in verschillende nationale en internationale databases. Het gaat dan bijvoorbeeld om de Criminal Justice Abstracts Database, de database van het ministerie van Justitie en Veiligheid en Google Scholar. De zoektermen die zijn gebruikt zijn 'dadergroepen', 'daders', 'fietsdiefstal', 'fietsendiefstal', 'modus operandi', 'slachtoffers' en de Engelse equivalenten daarvan. Aanvullend zijn de literatuurreferenties in de gevonden wetenschappelijke literatuur geraadpleegd (het zogenaamde 'sneeuwballen'). Op deze wijze hebben we willen voorkomen dat publicaties die op basis van de zoekslag niet naar voren komen maar gelet op het onderwerp toch relevant zijn, gemist worden. Daarbij is de aandacht uitgegaan naar het landelijk niveau, omdat het niet het doel is om onderzoek naar lokale verschillen in de aspecten van fietsdiefstal te verrichten.

Bij het inventariseren van grijze literatuur richten we ons op dezelfde onderzoeksperiode en hetzelfde landelijk niveau. We hebben bij relevante partijen het verzoek gedaan om relevante documentatie aangaande fietsdiefstal voor ons onderzoek te ontsluiten. De geïnventariseerde wetenschappelijke en grijze literatuur is benut om een beeld te schetsen van aard, kenmerken, omvang en ontwikkelingen van fietsdiefstal en kan daarmee worden gezien als een synthese van de op dit moment internationaal en nationaal aanwezige kennis (*state of the art*). Deze kennissynthese dient als inhoudelijke basis voor de rest van de onderzoeksactiviteiten.

Analyse van LexisNexis

LexisNexis is een digitale krantenbank waarmee gezocht kan worden naar artikelen in een groot aantal Nederlandse dagbladen (zowel landelijk als regionaal) en een aantal opiniebladen. LexisNexis beschikt over artikelen uit vrijwel alle Nederlandse landelijke en regionale dagbladen, persberichten van het ANP en artikelen uit Elsevier, Opzij, De Groene Amsterdammer en Vrij Nederland. De Nederlandse artikelen in de databank gaan terug tot uiterlijk 1990. Dat jaartal verschilt per opinie- of dagblad. Via LexisNexis is gekeken welke ontwikkelingen en achtergrondinformatie over fietsdiefstal in de media aan bod zijn gekomen. Ook dit is aan de hand van dezelfde aan het onderwerp gerelateerde trefwoorden

als in de deskresearch gebeurd. De berichten van de laatste vijf jaar zijn geanalyseerd op de voor dit onderzoek relevante thema's 'aard en omvang', 'slachtoffers', 'dadergroepen', 'modus operandi' en 'aanpak'.

Analyse van vonnissen

Een groot deel van de gerechtelijke uitspraken wordt gepubliceerd op de website www.rechtspraak.nl. Op deze site zijn via de zoektermen 'fietsdiefstal', 'fietsendiefstal', 'diefstal fiets' de beschikbare gerechtelijke uitspraken over de afgelopen vijf jaar geanalyseerd. Daarbij is bijvoorbeeld gekeken naar modus operandi, daders en de impact op slachtoffers.

Vier groepsinterviews en elf individuele interviews

In het onderzoek is met in totaal 53 experts gesproken. Zoveel mogelijk is geprobeerd om de experts in groepen bij elkaar te brengen. Het doel hiervan was om de experts onderling te laten reflecteren op de eerste bevindingen uit het onderzoek (met name uit de deskresearch) en hen te bevragen over de onderzoeksthema's.¹¹ Daar waar respondenten niet konden aansluiten bij een groepsessie, zijn deze individueel gesproken. De respondenten waren afkomstig van verzekeraars, de fietsindustrie, fietsverhuur, fietsrecoverydiensten, retail, consumentenorganisaties, (semi-)overheidsinstellingen, ministeries, gemeenten en politie. Ook waren vertegenwoordigers van S.A.F.E. aanwezig.

Drie werkbezoeken

Om een beeld te krijgen van de werkwijze van belangrijke spelers in het fietsdomein zijn bezoeken gebracht aan Swapfiets, het fietsdepot in Den Haag en de politie die landelijk de lokfietsen uitzet. Deze werkbezoeken hadden als doel om te kijken welke ontwikkelingen op dit moment een belangrijke bijdrage leveren om fietsdiefstal terug te dringen. De bevindingen uit de werkbezoeken zijn geïntegreerd in de interviewbevindingen met experts.

Nationale survey fietsdiefstal (n=2.433) en gesprekken met slachtoffers (n=30)

Om het perspectief van de gebruikers zelf in het onderzoek te betrekken, is een online survey uitgezet.¹² Op basis van deze survey is eveneens zicht gekregen op de aard van gestolen fietsen, kenmerken van slachtoffers en de impact van fietsdiefstal en schade. De survey is onder andere aangeboden bij fiets- en studentenverenigingen, regionale omroepen, verzekeraars, S.A.F.E., het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, de ANWB, het Centrum Fietsdiefstal en de Fietsersbond. Aan hen is gevraagd om actief – via nieuwsbrieven, website en

sociale media – medewerking te verlenen bij het onder de aandacht brengen van de survey.

Omdat in de survey is gevraagd naar contactgegevens van respondenten, was het mogelijk om dertig personen na te bellen.¹³ In de gesprekken zijn hun bevindingen met fietsdiefstal besproken en de impact die dit voor hen had.

Een belangrijke kanttekening bij de survey is dat deze primair bedoeld is om een kwalitatief beeld te geven van de impact van fietsdiefstal op slachtoffers. Daarbij komt dat de survey zich voornamelijk gericht heeft op burgers die slachtoffer zijn geweest van fietsdiefstal. De survey is daarom niet representatief voor alle fietsende burgers in Nederland. Daarnaast blijkt dat er een scheve geografische verdeling in respons is opgetreden. Daarom is de survey ook niet representatief voor burgers in Nederland die slachtoffer van fietsdiefstal zijn geworden. Analyses die suggereren dat resultaten te extrapoleren zijn, zijn daarom zo min mogelijk opgenomen in de rapportage.

1.5 Leeswijzer

In het vervolg van deze rapportage worden in de hoofdstukken 2 tot en met 6 de in de onderzoeksvragen benoemde thema's besproken. Deze hoofdstukken dienen ter onderbouwing van de belangrijkste bevindingen van het onderzoek, die in de inleiding zijn beschreven.

Eindnoten

1. Het blijkt dat e-bikes en speed pedelecs soms onder 'fietsen' worden geplaatst. Als het in deze rapportage specifiek om deze laatste twee soorten fietsen gaat, zullen we dat vermelden.
2. Tweewieler, 20 september 2019.
3. NDW is een gezamenlijk initiatief van en voor de deelnemende wegbeheerders zoals Dienstverleiders als ANWB, Verkeersinformatiedienst en INRIX.
4. Fietsberaad CROW, 22 mei 2020.
5. NU.nl, 15 juni 2020.
6. Fietsersbond, n.b. a
7. Deze vijf thema's zijn onderdeel van de zogenaamde 'tweede etappe'. In de 'eerste etappe' zijn de volgende acht doelen geformuleerd: Nederland toonaangevend fietsland, meer ruimte voor de fiets in steden, kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes, optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets, gerichte stimulering van fietsen, minder fietsslachtoffers, minder gestolen fietsen, versterken kennisinfrastructuur.
8. Inmiddels is er onder de vlag van S.A.F.E. ook een Meerjarenplan 2019-2024 opgesteld, waarin concrete activiteiten voor het bestrijden van fietsdiefstal worden benoemd.
9. Vandaar ook de vermelding van het zevende doel van de eerste etappe: minder gestolen fietsen.

10. S.A.F.E. is te beschouwen als de opvolger van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit. Ook deze stichting herbergt diverse publiek-private partners in de aanpak van fietsdiefstal.
11. Zie bijlage 2 voor de topiclijst voor de (groeps)interviews. Voor de groepsinterviews is eveneens een Powerpointpresentatie gemaakt.
12. Zie bijlage 3 voor de inhoud van de survey.
13. In totaal hebben 194 respondenten hun telefoonnummer opgegeven.

2 Aard en omvang van fietsdiefstal

In dit hoofdstuk wordt vanuit drie bronnen een beeld geschetst van de aard en omvang van fietsdiefstal. Hierbij gaan we uit van een beeld op een hoog geaggregeerd niveau: lokale ontwikkelingen in de omvang van fietsdiefstal, bijvoorbeeld op gemeentenniveau, zijn niet meegenomen omdat we op voorhand niet uitsluiten dat dit een te gefragmenteerd beeld geeft.

2.1 Informatie uit literatuur en openbare bronnen

Om een eerste beeld te krijgen van de aard van fietsdiefstal in Nederland is via LexisNexis gezocht naar mediaberichtgeving waarin fietsdiefstal of soortgelijke termen voorkomen in de periode 1 januari 2018 tot en met 1 april 2019. Uiteindelijk is in 198 gevonden artikelen over fietsdiefstal gekeken of er informatie over de aard en omvang van fietsdiefstal wordt gegeven. Hierover is informatie beschikbaar in 184 van de 198 geanalyseerde artikelen. In totaal blijken er 492 fietsen te zijn gestolen. In tabel 2.1 is uiteengezet hoe tot dit aantal is gekomen.

Tabel 2.1 – In mediaberichten gevonden fietsdiefstalincidenten¹

Gestolen fietsen per diefstal	Hoe vaak kwam dit voor?	Totale aantal gestolen fietsen
1 fiets	140	140
2 fietsen	20	40
3 tot en met 10 fietsen	14	85
Meer dan 10 fietsen	10	227
Totaal	184	492

Uit tabel 2.1 blijkt dat in 76 procent van het aantal fietsdiefstallen een fiets werd gestolen en in ruim 10 procent van de fietsdiefstallen twee fietsen. Toch beslaan deze 160 fietsdiefstallen tezamen slechts 35 procent van het totale aantal gestolen fietsen. Dit leidt tot de conclusie dat er vaak een enkele fiets wordt gestolen, maar dat de getalsmatig omvangrijke fietsdiefstallen sterker bijdragen aan het totaal-aantal gestolen fietsen.

Vervolgens is gekeken naar de soorten gestolen fiets, hetgeen vermeld staat in 76 van de 198 berichten. Hieruit blijkt dat er in 33 van de 76 incidenten elektrische fietsen zijn gestolen, waarvan twee keer een elektrische lokfiets. Daarnaast zijn er een tweetal incidenten waarbij enkel de accu van een elektrische fiets is gestolen. Hierdoor beslaan 35 van de 76 berichten (46 procent) een diefstal van (de accu van) een elektrische fiets, waarmee dit op basis van de mediaberichtgeving de meest voorkomende soort fiets is die wordt gestolen. De berichtgeving die hierop volgt heeft betrekking op racefietsen en mountainbikes: deze zijn in negen van de 76 incidenten (11 procent) gestolen. De cijfers lijken er in ieder geval op te wijzen dat in de berichtgeving vooral aandacht uitgaat naar fietsen die tot het duurdere segment behoren. De overige 32 gestolen fietsen zijn zeer divers van soort. Het betreft gewone (stads)fietsen zoals damesfietsen, Batavus-fietsen, Gazelle-fietsen, een Giant-fiets, een herenfiets, een vouwfiets, een tandem, een driewieler en een omafiets. Daarnaast zijn ook lokfietsen, kinderfietsen en een Swapfiets gestolen.

De spreiding van de locatie van de fietsdiefstal is groot. Uit 145 van de 198 artikelen is te achterhalen waar de fietsdiefstal heeft plaatsgevonden en dat heeft geresulteerd in 30 verschillende soorten locaties. Van deze locaties springen er vijf uit: het station (26 keer), het (winkel)centrum (24 keer), de woonwijk (18 keer), bij de supermarkt (15 keer) en in/rondom de woning (14 keer). Tezamen komen deze locaties dus in 97 van de 145 artikelen (66 procent) voor.²

Rechtszaken waarin fietsdiefstal een rol speelt

Via www.rechtspraak.nl is gezocht op uitspraken die verband houden met fietsdiefstal. In de periode 01-01-2015 tot en met 31-08-2019 zijn 189 uitspraken gevonden en geanalyseerd. Daaruit blijkt dat 241 verdachten terecht hebben gestaan in 189 rechtszaken, voor diefstal van in totaal 340 fietsen (zie tabel 2.2).

Tabel 2.2 – Aantal gestolen fietsen in rechtszaken

Gestolen fietsen per diefstal	Hoe vaak kwam dit voor?	Totale aantal gestolen fietsen
1 fiets	147	147
2 fietsen	27	54
3 tot en met 10 fietsen	10	43
Meer dan 10 fietsen	5	96
Totaal	189	340

Uit tabel 2.2 komt naar voren dat het totale aantal gestolen fietsen aanzienlijk lager ligt dan het totale aantal gestolen fietsen dat uit de mediaberichten naar voren kwam. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat fietsdiefstal een delict is dat minder vaak via een rechtszaak wordt afgehandeld. De 189 rechtszaken die geanalyseerd zijn, besloegen in de meeste gevallen ook een dader die (reeds in het verleden) meervoudige delicten had gepleegd in plaats van dat hij terecht stond voor enkel en alleen de fietsdiefstal. Verder blijkt uit de tabel dat er in het overgrote deel van de fietsdiefstallen (78 procent) één fiets wordt gestolen en in 14 procent van de gevallen twee.

Van de 340 fietsen die zijn gestolen, is van 185 fietsen bekend wat voor soort fietsen het waren. In tabel 2.3 is dat weergegeven.

Tabel 2.3 – Soort gestolen fietsen in rechtszaken

Soort fiets	Aantal keer gestolen
Gewone fiets, toerfiets en stadsfiets	91
Lokfiets ³	37
Elektrische fiets	30
Mountainbike, ATB en strandfiets	16
Sportfiets	7
Kinderfiets	2
Onbekend	155
Totaal	340

Al met al blijkt de gewone fiets dus het meest in rechtszaken voor te komen. Ook komt in deze search op www.rechtspraak.nl een hoog aantal diefstallen van lokfietsen voor. Verder zijn de gestolen merken en typen fietsen zeer divers, aangezien er naast het merk van de fiets ook onderscheid te maken is in het type fiets.

In 147 van de 189 rechtszaken is bekend waar de diefstal heeft plaatsgevonden. In veruit de meeste gevallen, namelijk in 79 van de 147 rechtszaken, gebeurde dit in de openbare ruimte. Dit kan voor 75 rechtszaken gespecificeerd worden. Zo vond er bijvoorbeeld 52 keer een diefstal plaats op straat, waarvan 11 keer uit een fietsenrek. Ook openbare ruimtes, zoals bij stations, voor een supermarkt/winkel, voor een politiebureau, bij een kerk, bij een strandpaviljoen, voor een bibliotheek en in een park kwam voor in de rechtszaken. Verder kwamen betrekkelijk veel rechtszaken voor, namelijk 44, waarin een fiets uit/rondom een woning was gestolen. Dit kan in 23 gevallen gespecificeerd worden. Het blijkt dat er met name vanuit garages en schuren fietsen worden gestolen (beiden zes keer).⁴

2.2 Informatie uit data op geaggregeerd niveau

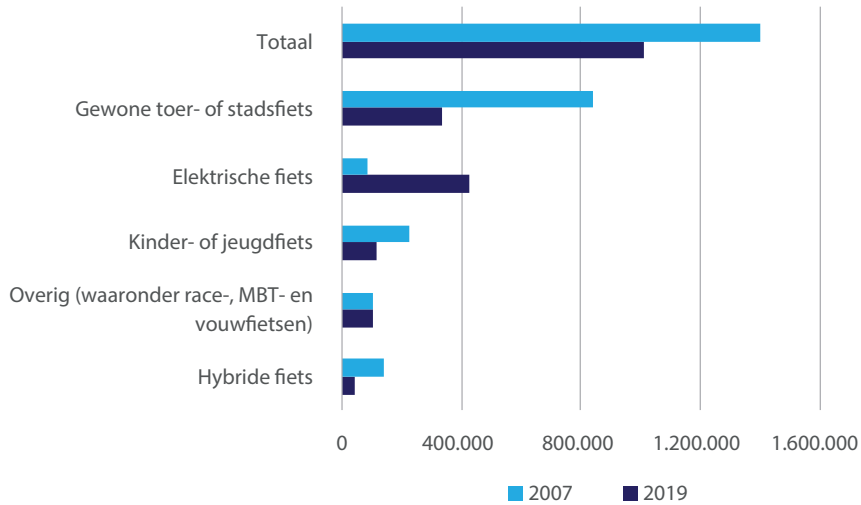
Tegenwoordig kent Nederland meer fietsen dan inwoners. Waar er in het jaar 2000 namelijk nog 17,8 miljoen fietsen waren in Nederland (Stichting BOVAG RAI Mobiliteit, 2019), is er in 2018 sprake van ongeveer 22,8 miljoen gewone fietsen, 1,9 miljoen e-bikes en 9.500 speed pedelecs (Koninklijke RAI Vereniging, 2018). Volgens de cijfers van RAI Vereniging, BOVAG en onderzoeksbureau GfK is het jaarlijks aantal nieuw gekochte fietsen echter wel gedaald (zie tabel 2.4), terwijl de waarde van deze fietsen wel is toegenomen.

Tabel 2.4 – Aantal en waarde nieuw gekochte fietsen in de periode 2007-2019⁵

	2007	2019	Procentuele verandering
Aantal	1.400.000	1.007.000	-28,1%
Waarde	€ 844.713.000	€ 1.252.448.000	48,3%

Een verklaring hiervoor is de toegenomen verkoop van duurdere elektrische fietsen in 2019, terwijl de verkoop van bijvoorbeeld de goedkopere toer- of stadsfietsen sterk is gedaald. In figuur 2.1 is de ontwikkeling in het aantal verkochte fietsen naar type fiets weergegeven. Hieruit blijkt dat het aantal verkochte elektrische fietsen in 2019 hoger ligt dan het aantal toer- of stadsfietsen.⁶

Figuur 2.1 – Het aantal nieuw gekochte fietsen uitgesplitst naar type fiets

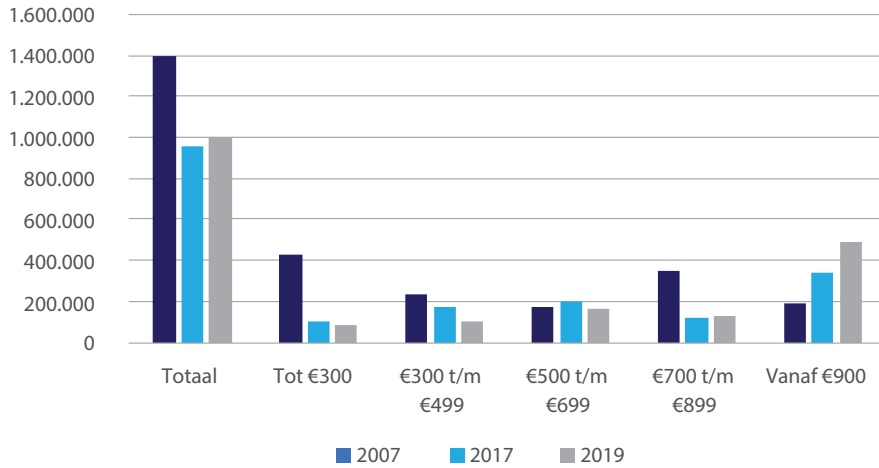


Eenzelfde trend blijkt uit cijfers van de ANWB en Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit. Zo is het aantal ANWB-leden met een e-bike toegenomen van 9 procent in 2013 naar 29 procent in 2018, terwijl het aantal ANWB-leden met een gewone fiets is gedaald van 67 procent naar 45 procent (ANWB, 2018). Daarnaast meldt de Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit (2019) dat in 2012 17 procent van de aangeschafte fietsen elektrisch van aard was, tegenover 40 procent in 2018.

Deze verschuiving in de verschillende typen verkochte fietsen heeft ertoe geleid dat het gemiddelde aankoopbedrag van de fiets aanzienlijk is gestegen. Cijfers van RAI Vereniging, BOVAG en onderzoeksbureau GfK laten namelijk zien dat een fiets gemiddeld 603 euro kostte in 2007, tegenover 1.243 euro in 2019.⁷ Ter onderbouwing hebben zij onderzocht wat het aandeel van het totaal-aantal nieuw gekochte fietsen is naar de prijs van deze fietsen (zie figuur 2.2).

Uit figuur 2.2 valt af te leiden dat de verkoop van fietsen in de laagste vier prijsklassen is afgenomen, terwijl het aantal verkochte fietsen van 900 euro en duurder sterk is toegenomen. Omdat RAI Vereniging, BOVAG en onderzoeksbureau GfK in 2017 hun rapportage hebben uitgebreid met verschillende prijsklassen vanaf 900 euro is deze ontwikkeling ook weer te geven (zie tabel 2.5).

Figuur 2.2 – Het aantal nieuw gekochte fietsen uitgesplitst naar prijsklasse (in euro's)⁸



Tabel 2.5 – Aantal en aandeel nieuw gekochte fietsen duurder dan 900 euro in de periode 2017-2019⁹

	n 2017	% 2017	n 2019	% 2019
Totaal aantal fietsen tot € 900	612.480	64%	513.570	51%
€ 900 t/m € 1.499	95.700	10%	120.840	12%
€ 1.500 t/m € 2.099	114.840	12%	151.050	15%
€ 2.100 t/m € 2.399	57.420	6%	80.560	8%
€ 2.400 t/m € 2.699	38.280	4%	60.420	6%
Vanaf € 2.700	38.280	4%	80.560	8%
Totaal aantal verkochte fietsen	957.000	100%	1.007.000	100%

De cijfers tonen aan dat voor alle duurdere prijsklassen geldt dat zowel het aantal als het relatieve aandeel nieuw gekochte fietsen in het dure segment is toegenomen. De grootste procentuele stijging heeft zelfs plaatsgevonden bij de fietsen vanaf 2.700 euro.

De omvang van fietsdiefstal

De exacte omvang van fietsdiefstal is lastig te bepalen.¹⁰ In onderhavige rapportage maken we met betrekking tot de omvang gebruik van landelijke cijfers. Bovendien wijzen de lokale cijfers nagenoeg allemaal op dezelfde ontwikkeling, zo zal later in deze rapportage blijken.

Het CBS (2019) houdt sinds 2010 de politiecijfers bij met betrekking tot het aantal geregistreerde fietsdiefstallen. Volgens deze registraties waren er in 2010 107.465 fietsdiefstallen tegenover 66.690 in 2019, wat neerkomt op een daling van bijna 38 procent. Deze cijfers zijn echter niet indicatief voor de juiste omvangbepaling van fietsdiefstal. In de meeste gevallen wordt er namelijk geen aangifte gedaan van een gestolen fiets.¹¹ Zo blijkt ook uit de Veiligheidsmonitor 2019, aangezien slechts één op de vier slachtoffers van fietsdiefstal aangifte doet. Hiermee is fietsdiefstal het vermogensdelict met de laagste aangiftebereidheid (CBS, 2020) en zijn de cijfers van het CBS, zoals reeds vermeld, dus niet representatief. Een veelgenoemde reden dat burgers geen aangifte doen, is omdat zij het nut er niet van inzien¹² vanwege het gegeven dat de politie toch geen actie onderneemt (ANWB, 2018; Baljet, Onkenhout & Vlek, 2018; Levy, Irvin-Erickson & La Vigne, 2018). De Veiligheidsmonitor 2019 toont aan dat 68,5 procent van de burgers vindt dat aangifte doen toch niet helpt, terwijl 25,6 procent van de burgers er geen zin of tijd voor heeft gehad. De resterende redenen om geen aangifte te doen, zijn *'Het was niet zo belangrijk'*, *'Dit is geen zaak voor de politie'*, *'Het was al opgelost'* en *'Financiële schade is al vergoed'*.

Welke cijfers zijn dan wel indicatief voor het bepalen van de omvang van fietsdiefstal, want door de lage aangiftebereidheid is er sprake van een hoog *dark number* en is de omvang van fietsdiefstal met name gebaseerd op schattingen. Zo zouden er volgens de hoofdinspecteur van de politie die gedetacheerd was bij de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (StAVc) als landelijk coördinator Aanpak Fietsendiefstal jaarlijks ongeveer een half miljoen fietsdiefstallen plaatsvinden.¹³ Dit komt redelijk overeen met hetgeen de Veiligheidsmonitor 2019 (CBS, 2020) laat zien, aangezien er in 2017 ruim 560.000 Nederlanders slachtoffer waren van fietsdiefstal tegenover ruim 466.000 in 2019 (zie tabel 2.6).¹⁴

De dataverzameling van de Veiligheidsmonitor

Sinds 2012 wordt de Veiligheidsmonitor met dezelfde methode van dataverzameling en grotendeels dezelfde vragenlijst uitgevoerd, waardoor het mogelijk is om jaarlijkse cijfers met elkaar te vergelijken. De dataverzameling van de Veiligheidsmonitor heeft plaatsgevonden via internetvragenlijsten en papieren vragenlijsten in de periode augustus-november 2019. In totaal is een steekproef van ruim 325.000 Nederlanders van 15 jaar of ouder gevraagd om aan het onderzoek deel te nemen. Ruim 135.000 Nederlanders hebben een ingevulde vragenlijst geretourneerd (CBS, 2020), waarbij er sprake is van een representatieve landelijke spreiding. Door de vergelijkbaarheid tussen de jaren en de representativiteit van de Nederlandse bevolking staan de cijfers uit de Veiligheidsmonitor in onderhavig onderzoek centraal.

Tabel 2.6 – Slachtoffers van fietsdiefstal in Nederland (2012-2019, in % en N)¹⁵

Jaar	Slachtofferschap (%)	Bevolkingsaantal Nederland (in miljoenen)	Berekend aantal slachtoffers van fietsdiefstal
2012	3,7%	16.7	617.900
2013	3,8%	16.78	637.640
2014	4,1%	16.83	690.030
2015	3,9%	16.9	659.100
2016	3,8%	16.98	645.240
2017	3,3%	17.08	563.640
2019	2,7%	17,28	466.560

Bron: Veiligheidsmonitor 2019 (CBS, 2020).

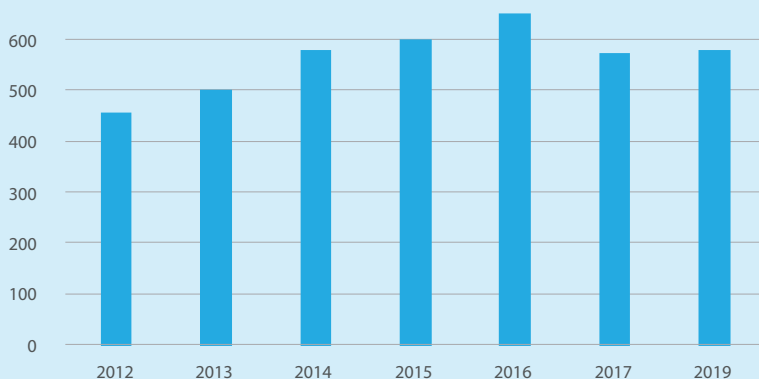
Deze cijfers laten over een periode van 7 jaar een berekende daling zien van bijna 100.000 slachtoffers van fietsdiefstal. Tot en met 2014 was er jaarlijks nog sprake van een toename in het percentage en aantal slachtoffers van fietsdiefstal, maar sinds 2015 is er sprake van een betrekkelijk sterke afname (CBS, 2020).¹⁶ Wanneer de jaren 2012 en 2019 met elkaar worden vergeleken, is er zelfs sprake van een procentuele afname van bijna 25 procent. Deze landelijke trend wordt op lokaal niveau bevestigd. Zo tonen cijfers van het Actieplan Fietsdiefstal Utrecht aan dat er in 2015 nog 4.477 fietsen waren gestolen, tegenover 3.196 fietsen in 2019. Dit komt neer op een procentuele daling van ruim 28 procent. Een stad die tegen

deze landelijke trend ingaat, is Amsterdam. Gebaseerd op het aantal aangiften van fietsdiefstallen is de conclusie namelijk dat dit aantal sinds 2012 is toegenomen met 9 procent.¹⁷

Een calculatie van de schade van fietsdiefstal op grond van meerdere bronnen

Wanneer het berekend aantal slachtoffers van fietsdiefstal op grond van de Veiligheidsmonitor gecombineerd wordt met het gemiddelde aankoopbedrag van een fiets, is een grofmazige, tentatieve calculatie van de omvang van fietsdiefstal op jaarbasis te geven. Het gaat om een calculatie die is bedoeld om de indicatie van de omvang van fietsdiefstal op jaarbasis te schetsen, niet om een exact bedrag na te streven. Het berekend aantal slachtoffers is namelijk een schatting en met de keuze voor het gemiddeld aankoopbedrag op jaarbasis wordt alleen gekeken naar de waarde van nieuw aangeschafte fietsen. Niettemin zien wij de calculatie als een aanvulling op de mening van de experts over de hoogte van de schade van fietsdiefstal op jaarbasis.

Figuur 2.3 – Calculatie totale schade fietsdiefstal in Nederland op jaarbasis (in miljoenen euro's)



Ter vergelijking: een kostenpost van nagenoeg 600 miljoen euro in 2019 is te vergelijken met de jaarlijkse kosten van verkeersongelukken of de jaarlijkse medische behandelingskosten van sportblessures in Nederland.¹⁸ In orde van grootte is het – uitgaande van een gemiddelde prijs van 1 euro per kilo – eveneens te vergelijken met de appel- en perenopbrengst in Nederland.¹⁹

Een andere indicator om de omvang van fietsdiefstal in Nederland te bepalen, zij het via een andere invalshoek, is de database Stopheling. Het ministerie van Veiligheid en Justitie heeft samen met partners deze database geïntroduceerd, om zodoende de verkoop van gestolen goederen te bemoeilijken. Dit gebeurt doordat burgers en opkopers aan de hand van een serienummer kunnen controleren of een goed als verloren of gestolen geregistreerd staat. Indien hiervan sprake is, kan via Stopheling melding worden gedaan bij de politie zodat actie kan worden ondernomen. Sinds 2010 vult de politie de database vanuit het BVI met de registraties van gestolen (verduisterd of verloren) goederen (Ferwerda, Van Ham, Scholten & Jager, 2016).

In 2010 stonden er in totaal 40.899 gestolen fietsen geregistreerd. Sindsdien zijn er ieder jaar een bepaalde hoeveelheid gestolen fietsen toegevoegd aan het databestand, waarbij deze hoeveelheid tot en met het jaar 2016 ook jaarlijks sterker toenam. Op 1 mei 2016 stonden er ruim 925.000 goederen in de database van Stopheling, waarbij de fiets het goed was dat het meest geregistreerd stond: 296.539 fietsen (Ferwerda, Van Ham, Scholten & Jager, 2016). Vanaf 2017 is de jaarlijkse hoeveelheid geregistreerde gestolen fietsen waarvan aangifte is gedaan aan het afnemen. In 2019 zijn er bijvoorbeeld nog 41.464 geregistreerde gestolen fietsen aan het databestand toegevoegd. Al met al staan er, volgens de laatste cijfers uit het derde kwartaal van 2019, in totaal 475.277 gestolen fietsen geregistreerd waarvan aangifte is gedaan.²⁰ Voor alle jaren geldt dat de meeste geregistreerde gestolen fietsen voortkomen uit de politie-eenheid Oost-Nederland, gevolgd door – fluctuerend over de verschillende jaren – de politie-eenheden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Limburg. Het fietsmerk Gazelle blijkt in alle jaren het meest gestolen te worden, waarbij er wel een afnemende trend waarneembaar is van 14.152 geregistreerde gestolen Gazelle-fietsen in 2010 (35 procent van het totaal aantal gestolen fietsen in 2010) naar 11.720 geregistreerde gestolen Gazelle-fietsen in 2019 (28 procent van het totaal aantal gestolen fietsen in 2019). Het fietsmerk Batavus was met 9.537 geregistreerde gestolen fietsen in 2010 (23 procent) ook een gewillig object, maar dit fietsmerk is gaandeweg de jaren minder populair geworden voor het dievengilde. In 2019 stonden er namelijk nog maar 4.646 gestolen Batavusfietsen geregistreerd in Stopheling (11 procent). Deze procentuele afname is opgevuld door het fietsmerk Cortina. In 2010 stonden er namelijk nog slechts 545 gestolen Cortinafietsen geregistreerd (1 procent) tegenover 4.912 geregistreerde gestolen Cortinafietsen (12 procent) in 2019.

Tegenwoordig blijken met name elektrische fietsen een gewillig object te zijn voor dieven. Dit blijkt ook uit de cijfers van verzekeraar ANWB. In 2019 werden door verzekerden 3.800 gestolen e-bikes gerapporteerd bij de ANWB. Hiermee

was er sprake van een toename van 38 procent ten opzichte van 2018. Als oorzaak wordt de doorbraak van de elektrische fiets naar het grote publiek genoemd. Waar de e-bike in het verleden enkel werd gebruikt als recreatief object voor ouderen, fietsen inmiddels ook scholieren met een e-bike naar school en gaan forensen met een e-bike naar het werk. Deze doelgroepen laten de e-bikes vaker op onbeheerde openbare plekken achter zoals winkelcentra, treinstations en uitgaansgebieden, waardoor deze fietsen gemakkelijker weggenomen kunnen worden. Een andere fietsverzekeraar sluit zich aan bij voornoemde conclusies. Uit de cijfers van deze verzekeraar blijkt dat hoe jonger de verzekerde is, hoe sneller een e-bike wordt ontvreemd. Zo wordt de e-bike van een scholier van 16 tot 20 jaar drie keer zo vaak gestolen als de e-bike van een 55-plusser.²¹ Door de populariteit van de elektrische fiets is ook het aantal gestolen accu's van deze e-bikes toegenomen.²²

2.3 Informatie uit gesprekken en werkbezoeken

In deze paragraaf gaan we in op de aard en omvang van fietsdiefstal, op basis van inzichten uit de interviews, expertsessies en werkbezoeken. Als subthema's komen de prevalentie, motivatie, hotspots en ernst van fietsdiefstal aan bod.

Prevalentie van fietsdiefstal

De experts verschillen van mening over de omvang van fietsdiefstallen. Zo zijn er respondenten die – mede door de opkomst van de e-bike – aangeven een toename te zien. Het is immers alom bekend dat wanneer er nieuwe producten op de markt komen, deze in de eerste periode gevoelig zijn voor diefstal. De respondenten die niet enkel kijken naar het diefstalcijfer van e-bikes maar naar alle typen fietsen, spreken van een afname. Zo wordt er door een medewerker van het ministerie van Justitie en Veiligheid benoemd dat er halverwege de jaren '80 van de vorige eeuw naar schatting 1,2 miljoen fietsen werden gestolen en dat op basis van deze cijfers geconcludeerd moet worden dat preventieve maatregelen hebben gewerkt in de afgelopen 30 jaar gezien de daling in diefstalcijfers. Naast de twee voornoemde trends geeft een medewerker van Swapfiets aan dat het percentage gestolen fietsen van hun redelijk constant is gebleven door de jaren heen. Dit toont aan dat de achtergrond, focus en scope van de respondenten voor een groot deel het idee over de prevalentie van fietsdiefstal bepaalt.

Om een representatief beeld te krijgen van het werkelijke aantal fietsdiefstallen zou het aangiftecijfer van de politie uitkomst moeten bieden. De respondenten zijn het er echter over eens dat er sprake is van een hoog *dark number* door

een lagere aangiftebereidheid waardoor de politie niet over de representatieve omvang beschikt. Er wordt door de meesten negatief gedacht over deze lage aangiftebereidheid, omdat deze indicatief is voor de politieke agenda en het daaraan verwante urgentiegevoel rondom fietsdiefstal. Om een accurater en representatiever beeld te krijgen van het daadwerkelijke aantal fietsdiefstallen, kan er daarom volgens enkele respondenten beter worden gekeken naar slachtofferenquêtes zoals de Veiligheidsmonitor.

Concluderend zien de meeste respondenten op nationaal niveau een daling in het aantal fietsdiefstallen, maar tegelijkertijd ook een toename in het *dark number*. In paragraaf 5.4 zal hier verder op worden ingegaan.

Motivatie voor fietsdiefstal

Van oudsher is fietsdiefstal een bekend fenomeen. Er zijn verschillende redenen voor het dievengilde om een fiets te stelen. Eén daarvan is de opkomst van steeds duurder fietsen, zoals de e-bike. Dit zorgt ervoor dat fietsdiefstal lucratiever is geworden voor het dievengilde, waardoor er ook een ontwikkeling in dadergroepen heeft plaatsgevonden (zie paragraaf 4.4). Tegenwoordig zijn de prijzen van dit soort fietsen namelijk vergelijkbaar met de prijzen van goedkope auto's. Dit maakt dat de handelsprijs van een fiets na diefstal voor het dievengilde ook hoger wordt.

Buiten het feit dat volledige fietsen worden gestolen, is er in de afgelopen jaren ook een trend waarneembaar waarin enkel fietsonderdelen worden weggenomen. Zo geeft een respondent die bij de politie werkt aan dat accu's van e-bikes gewild zijn onder het dievengilde. Volgens de respondenten zijn deze ongeveer 500 euro per stuk waard en zijn ze relatief makkelijk te stelen. Er wordt aangegeven dat de politie niet inzichtelijk heeft hoe vaak dit voorkomt, omdat er in de registratiesystemen geen afzonderlijke classificatie voor is.

Naast e-bikes en de afzonderlijke onderdelen zijn er nog een aantal type fietsen die gewild zijn bij het dievengilde. Er bestaan immers ook veel dure niet-elektrische fietsen. De bakfiets wordt hierin meerdere malen genoemd door de respondenten. Een expert licht toe: *'Dure bakfietsen zijn 4000 tot 5000 euro waard. Die worden best vaak gejat'*. Naast de bakfiets geldt hetzelfde voor racefietsen.

Tot slot worden nog twee specifieke doelwitten genoemd. Zo wordt in een van onze expertsessies Swapfiets als grootste slachtoffer van fietsdiefstal benoemd. De gestolen Swapfietsen komen echter niet terug in de aangiftecijfers, omdat Swap het aantal gestolen fietsen niet meldt aan de politie en Swap gebruikers ook geen aangifte doen. Het laatste doelwit betreft de Cortina U4, zo blijkt uit een kansberekening door verzekeraars waarin ze hebben gekeken naar de kans dat

een bepaalde fiets wordt gestolen. De Cortina U4 scoorde het hoogst. Het betreft een zogenaamde *family bike*, die volgens experts vooral onder de jeugd populair is. Respondenten geven aan dat het stelen van dit type fiets op bestelling gebeurt. De diefstal van deze fiets heeft volgens experts dan ook een duidelijke link met de georganiseerde criminaliteit.

Hotspots van fietsdiefstal

Tijdens de interviews, sessies en werkbezoeken zijn de experts gevraagd naar hotspots van fietsdiefstal. Uit deze gesprekken komen twee probleemgebieden in Nederland naar voren: de grotere steden en het grensgebied. Volgens experts zijn steden, en dan met name studentensteden, altijd een constante hotspot geweest voor fietsdiefstal. Een respondent geeft aan: *‘Waar een concentratie van studenten is, zijn relatief veel diefstallen.’* Binnen de steden zijn micro-hotspots te vinden zoals stations, winkelgebieden en pleinen. Dit zijn van oudsher bekende micro-hotspots. Doordat de duurdere fietsen zoals een e-bike ook steeds vaker wordt gebruikt voor een boodschap bij de supermarkt, blijven deze locaties interessant voor het boevengilde. Desalniettemin geeft een respondent aan dat er de laatste jaren wel meer diversiteit is ontstaan. Zo worden er tegenwoordig ook regelmatig fietsen weggenomen uit schuren en voortuinen.

Moeder (52) en zoon (16) aangehouden voor inbraak in Duiven

DUIVEN - 16 maart 2020

Een vrouw van 52 en haar 16-jarige zoon zijn afgelopen weekend aangehouden voor een woninginbraak in Duiven. De politie kreeg zondagochtend een melding van de inbraak aan de Parallelweg, nabij het station. De bewoner miste onder meer twee elektrische fietsen. Die konden snel worden opgespoord. Op de locatie waar de tweewielers stonden, konden de moeder en zoon worden aangehouden.

Bron: Omroepgelderland.nl

Het tweede probleemgebied is het grensgebied. Een respondent die bij de politie werkt, benoemt hierbij Oost-Nederland evenals Zuid-Nederland. De gestolen fietsen kunnen vanaf deze locaties makkelijk naar het buitenland getransporteerd worden, waarbij door een respondent het Oostblok wordt genoemd als veelvoorkomende bestemming. Een respondent die werkt bij een fietsverzekeraar geeft aan dat vooral Maastricht een hotspot is. Voor verzekeraars zijn deze

hotspots van belang in hun beleid. Zo moeten ze beslissen of bepaalde gebieden worden buitengesloten of dat er hogere premies moeten worden gevraagd.

De respondenten geven aan dat het belangrijk is om te herkennen dat hotspots verschillen per dader en modus operandi.²³ Met de komst van mobiele bendes die zich bezighouden met fietsdiefstal, zijn er naast constante hotspots tevens flexibele hotspots ontstaan. Langs verschillende dorpen en/of steden wordt door deze bendes een diefstalronde gemaakt, waarna de fietsen worden getransporteerd naar het buitenland. Dit fenomeen wordt ook wel mobiel banditisme genoemd, waar overigens geen concrete cijfers over bekend zijn.

Mobiel banditisme

Mobiele bandieten plegen stelselmatig en in georganiseerd verband vermogensdelicten, zoals auto-, lading-, metaal- en winkeldiefstal, diefstal uit auto's en op bouwplaatsen, identiteitsfraude, heling, inbraak, skimming, straatroof en zakkenrollerij. De dadergroepen worden veelal gevormd door personen met dezelfde nationaliteit. In de wetenschappelijke literatuur wordt daarbij met name verwezen naar Albanië, Bulgarije, Litouwen, Polen, Roemenië en Servië als herkomstlanden van deze dadergroepen. Zij zijn vaak enkele weken tot een paar maanden in Nederland om hier goed voorbereid verschillende plaatsen aan te doen, om vervolgens in andere landen dezelfde strafbare feiten te plegen. Onder meer vanwege het ondermijnende karakter is de impact van mobiel banditisme groot.

Bron: Van Ham & Ferwerda (2017).

Ernst

Het feit dat er sprake is van een hoog *dark number* heeft volgens de meeste respondenten te maken met het feit dat burgers niet tevreden zijn over hun (eerdere) ervaringen met aangifte doen en de afhandeling ervan door de politie. Ook geven ze aan dat het thema bij de politie geen prioriteit heeft. De meeste respondenten vinden dan ook dat daarin verandering moet komen: *'Het is heel raar dat we fietsdiefstal gewoon vinden'*. Er zijn echter ook enkele respondenten die hier een kanttekening bij plaatsen: *'Dat er geen prioriteit bij de politie is voor fietsdiefstal, wil nog niet zeggen dat ze er ook niets mee doen'*. Zo geeft een andere respondent aan dat wanneer de politie een melding krijgt van diefstal met daarbij een duidelijke locatie, de meeste basisteams van de politie daar wel op acteren; deze teams willen namelijk bij voorkeur daders op heterdaad aanhouden.

Naast het feit dat het *dark number* deels voortkomt uit de handelswijze van de politie, hebben de burgers hierin zelf ook een aanzienlijke rol. Fietsdiefstal wordt namelijk als een maatschappelijk geaccepteerd probleem beschouwd en het urgentiebesef is dus laag. Een respondent zegt hierover: *'We hebben als samenleving liever dat een verkrachter wordt opgepakt en daarvoor nemen we fietsdiefstal op de koop toe. We doen dan ook enkel aangifte om aanspraak te maken op de verzekering. Daarom bestaan de aangiften uit de dure verzekerde fietsen, terwijl de fietsen die studenten gebruiken hier niet in zitten'*. De experts wijten de lage prioriteit onder burgers aan een gebrek aan kennis. Een respondent vertelt hierover: *'Fietsdiefstal is een groter financieel probleem dan woninginbraken. Per jaar wordt de schade van fietsdiefstal op 600 tot 700 miljoen geschat, wat neerkomt op een gemiddelde schade van 1200 tot 1400 euro per fiets. De burger is zich niet bewust van de magnitude of omvang van het bedrag'*.

De daling van het aantal fietsdiefstallen die sommige respondenten melden, wordt als positief ervaren, maar ze geven aan dat het voor de beeldvorming tegelijkertijd averechts kan werken; door deze daling kan het gevoel ontstaan alsof het probleem is opgelost. Er wordt dan helemaal geen prioriteit meer aan fietsdiefstal gegeven, waardoor er een 'succesparadox' ontstaat. Alle respondenten zouden daarom toch graag meer aandacht uit zien gaan naar fietsdiefstallen.²⁴

2.4 Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk

Hieronder staan in chronologische volgorde de belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk vermeld:

- Zowel de search op LexisNexis als op Rechtspraak.nl laat zien dat in driekwart van de fietsdiefstallen één fiets wordt gestolen en dat dit met name gebeurt in de openbare ruimte. Wel is er een ontwikkeling gaande waarin het steeds vaker voorkomt dat er fietsen in/rondom woningen (garages en schuren) worden weggenomen. Een verschil in de searches is dat LexisNexis aantoont dat met name duurdere fietsen (e-bikes, racefietsen en mountainbikes) worden gestolen, terwijl Rechtspraak.nl laat zien dat het vooral gaat om de gewone fiets, toerfiets en stadsfiets.
- Het aantal nieuw gekochte fietsen is in de afgelopen jaren afgenomen, namelijk van 1.400.000 gekochte fietsen in 2007 naar 1.007.000 in

2019. Echter, de waarde van deze fietsen is wel toegenomen: van ruim 844 miljoen euro in 2007 naar ruim 1.252 miljoen euro in 2019. Dit komt omdat er steeds meer dure e-bikes worden verkocht en steeds minder gewone toer- en stadsfietsen. Daardoor zijn e-bikes en accu's van e-bikes gewillige objecten geworden voor dieven, aangezien de prijs van deze fietsen substantieel hoger ligt en accu's per stuk vaak 500 euro waard zijn.

- Het aantal slachtoffers van fietsdiefstal neemt af volgens de Veiligheidsmonitor: ruim 560.000 in 2017 tegenover 466.000 in 2019. In relatieve zin is dit een daling van 3,3 procent naar 2,7 procent. Over een langere periode is de daling nog groter. Toch blijft fietsdiefstal, op grond van een tentatieve calculatie, een vermogendelict dat de samenleving in 2019 bijna 600 miljoen euro kost. Daarbij is fietsdiefstal het vermogensdelict met de laagste aangiftebereidheid; burgers zien er het nut niet van in omdat ze verwachten of hebben ervaren dat er toch niets mee wordt gedaan.
- Ondanks de daling in aantallen fietsdiefstallen is het fenomeen al jaren het meestvoorkomende vermogensdelict in Nederland.
- De database Stopheling bevat alle gestolen fietsen waarvan aangifte is gedaan. In 2010 stonden er 40.899 fietsen geregistreerd en in het derde kwartaal van 2019 zijn dat er 475.277, waarbij de meeste gestolen geregistreerde fietsen afkomstig zijn uit de politie-eenheid Oost-Nederland. Het fietsmerk Gazelle wordt in alle jaren het meest gestolen.
- Een genoemde reden voor fietsdiefstal is volgens experts de opkomst van steeds duurdere fietsen: (accu's) van elektrische fietsen, bakfietsen en racefietsen. Tevens worden Swapfietsen en Cortina U4 als aantrekkelijke doelwitten aangemerkt. Qua hotspots worden de grotere (studenten)steden genoemd, waarbinnen stations, winkelgebieden en pleinen als micro-hotspots te boek staan. Ook wordt er steeds meer gestolen uit schuren en voortuinen. De tweede hotspot zijn de grensgebieden (Oost-Nederland en Zuid-Nederland) omdat fietsen vanuit hier makkelijk getransporteerd kunnen worden naar met name het Oostblok.

- Experts verschillen naar gelang hun achtergrond, focus en scope in hun idee over de prevalentie van fietsdiefstal, maar het overgrote deel spreekt van een afname. Dit is positief, maar tegelijkertijd kan hierdoor het idee ontstaan dat het probleem is opgelost: de zogenaamde ‘succesparadox’. Daarnaast is het urgentiebesef onder burgers laag en is fietsdiefstal een maatschappelijk te geaccepteerd probleem.

Eindnoten

1. In hoeverre de mediaberichten een representatief beeld schetsen, is gezien de verschillen in aandacht per redactie voor het thema en mogelijk andere journalistieke overwegingen niet nader aan te geven.
2. De overige locaties zijn een bouwmarkt, fietsenstalling, bibliotheek, markt, fietswinkel, school, sporthal, KNRM-locatie, kerk, carpool-/parkeerplaats, recreatieplas, kapper, wielerverenging, camping, haven, stadhuis, zorgcentrum, hotel, ziekenhuis, cafetaria, asielzoekerscentrum, buitengebied, zwembad en tijdens een recreatieve fietstocht.
3. Van de lokfietsen is niet bekend om welk soort fiets het gaat, maar afgaande op ons werkbezoek aan de politie die de lokfietsen uitzet zullen dit voornamelijk gewone fietsen, toerfietsen en stadsfietsen zijn geweest.
4. Daarnaast heeft diefstal plaatsgevonden uit de (achter)tuin, een berging (in de tuin), een tuinhuis, een souterrain, een oprit, een carport en een stal. Daarnaast zijn er nog een aantal locaties van waar fietsen zijn gestolen. Hierbij gaat het om diefstal vanuit een garagebox onder een flatgebouw, een berging in een flatgebouw en een kelderbox in een flatgebouw, bedrijfspanden (waaronder driemaal uit een fietswinkel), een boxengang in portiekwoningen, een schoolplein en een fietsenstalling op school, een kelderbox, een schuur die bij een chalet behoort, een parkeergarage van een appartementencomplex, een opslagruimte, een fietsenrek die te vinden was op een auto die op een afgesloten parkeerterrein van een hotel stond, een bungalow op een vakantiepark en een camping.
5. BOVAG, 28 februari 2020
6. BOVAG, 28 februari 2020
7. BOVAG, 28 februari 2020.
8. BOVAG, 28 februari 2020.
9. BOVAG, 28 februari 2020.
10. Accell Group, n.b.
11. Fietsersbond, n.b. b
12. Beveiligingsnieuws.nl, 16 mei 2018.
13. Accell Group, n.b.
14. Het is mogelijk dat deze slachtoffers zelf ook een aandeel hebben gehad in de omvangbepaling. Het is namelijk mogelijk dat één fietsdiefstal leidt tot een reeks gerelateerde misdaden. Dit wordt ook wel een crime multiplier genoemd. Een slachtoffer van fietsdiefstal zal in dat geval ook een fiets stelen om zodoende het verlies te compenseren. Daarnaast kunnen slachtoffers een fiets kopen waarvan zij weten dat deze is gestolen door anderen (Johnson, Sidebottom & Thorpe, 2008).

15. De Veiligheidsmonitor (VM) is met ingang van 2019 een tweejaarlijks (in oneven jaren) terugkerend bevolkingsonderzoek naar veiligheid, leefbaarheid en slachtofferschap. Tot en met 2017 was het een jaarlijks onderzoek. In 2018 heeft geen onderzoek plaats gevonden.
16. Deze cijfers zijn op basis van de Veiligheidsmonitor, die onder Nederlandse burgers wordt gehouden, en geven geen zicht op de cijfers van diefstallen uit fietswinkels.
17. AT5, 31 maart 2020.
18. FAQT, 18 oktober 2019; Alles over Sport, 21 november 2019.
19. NU.nl, 25 juli 2019.
20. Als een fiets wordt teruggevonden, wordt deze uit de registratie verwijderd.
21. Algemeen Dagblad, 11 maart 2020.
22. De Gelderlander, 2 maart 2020.
23. Op daders en modus operandi komen we terug in de hoofdstukken 4 en 5.
24. Tegelijkertijd kan deze daling ook leiden tot een stimulans als aannemelijk te maken is dat dit door de inspanningen van alle betrokken partijen, inclusief burgers, veroorzaakt wordt. Dit is op grond van het onderzoek alleen niet mogelijk.

3 Slachtoffers van fietsdiefstal

In dit hoofdstuk wordt vanuit drie bronnen een beeld geschetst van slachtoffers van fietsdiefstal. Naast informatie uit de literatuur en andere openbare bronnen en de meningen van experts gaat de nodige aandacht uit naar de survey.

3.1 Informatie uit literatuur en openbare bronnen

Er is op landelijk niveau niet veel recent onderzoek verricht naar slachtoffers van fietsdiefstal. De Reus (2016) heeft binnen veertien gemeenten onderzoek verricht naar de aanpak van fietsdiefstal en besteedt ook aandacht aan slachtofferkenmerken, maar heeft het vooral over de redenen om de fiets te gebruiken, de invloed van het weer hierop en het moment van diefstal. Hij refereert wel naar een onderzoek van Johnson e.a. (2008), waaruit blijkt dat 30 procent van de slachtoffers meer dan een keer een fietsdiefstal heeft meegemaakt.

Ook gaat De Reus (2016) dieper in op de impact van een fietsdiefstal. Daarbij wordt verwezen naar 20 tot 25 procent van de slachtoffers die de fiets vaker laten staan uit angst voor hernieuwd slachtofferschap. Ook kan het onveiligheidsgevoel toenemen. Wanneer er enkel wordt gekeken naar ANWB-leden kan er geconcludeerd worden dat in 2017 maar liefst 21 procent van de leden hun fiets 'wel eens' thuis hebben laten staan uit angst voor fietsdiefstal. Hiervoor geven zij verschillende redenen: het hebben van een dure fiets en specifieke locaties en tijdstippen zoals in de avond, op het station, in de stad, bij grote evenementen, in onveilige buurten, op plekken waar weinig mensen zijn en waar al eerder een fiets is gestolen. Daarnaast laat men de fiets liever thuis als er geen plekken zijn om de fiets aan vast te maken en als er geen (bewaakte) fietsenstalling is (Baljet, Onkenhout & Vlek, 2018).

Daarnaast blijkt uit onderzoek dat het risico op diefstal ook impact heeft op toekomstig koopgedrag van een fiets. Een nog groter aantal fietsers ziet vanwege

het diefstalrisico af van het kopen van een goede fiets (Chen, Liu & Sun, 2018; Hendriks, Louwerse & Tetteroo, 2016).

3.2 Informatie uit de survey

Algemene gegevens van slachtoffers

Van 31 januari 2020 tot en met 2 april 2020 heeft de vragenlijst met betrekking tot fietsdiefstal online gestaan. In ruim twee maanden tijd is via diverse kanalen¹ getracht deze vragenlijst onder de aandacht te brengen van mensen die in 2019 slachtoffer zijn geworden van fietsdiefstal. In totaal is de vragenlijst 2.433 keer ingevuld. Van zeker 95 procent van deze 2.433 respondenten is de leeftijd, geslacht, postcode of dagelijkse bezigheid bekend.

Gemiddeld zijn de respondenten 43 jaar oud, waarbij de jongste respondent 10 jaar oud is en de oudste respondent 99 jaar. De vragenlijst is door meer vrouwen dan mannen ingevuld: 55 procent van de respondenten is vrouw, ten opzichte van 45 procent mannelijke respondenten.² Behalve geslacht en leeftijd is gevraagd naar postcodegebied. Op basis van een viercijferige postcode zijn twee indelingen gemaakt: naar provincie en naar mate van verstedelijking, opgedeeld naar G4, G25 en overige gemeenten.³ Hieruit blijkt dat ongeveer twee derde van de respondenten uit de provincies Utrecht (36 procent) en Groningen (33 procent) komen.⁴ Een reden hiervoor is dat de vragenlijst in enkele provincies bovenmatige media-aandacht heeft gekregen, waardoor de respons in deze provincies hoger is uitgevallen. Op grond van voorgaande statistieken is te concluderen dat de vragenlijst niet representatief is voor de Nederlandse bevolking en de uitkomsten van de survey als zodanig niet te extrapoleren zijn naar bijvoorbeeld de omvang van fietsdiefstal in Nederland. Veeleer is de survey te gebruiken als een bron voor slachtofferervaringen en suggesties voor de aanpak van fietsdiefstal, zoals ook de bedoeling was.

Wel willen we voor bijvoorbeeld deze slachtofferervaringen nog nadere uitsplitsingen doen naar interessante aandachtsgebieden, zoals de mate van verstedelijking waarin slachtoffers woonachtig zijn en de dagelijkse bezigheden. Voor de mate van verstedelijking geldt dat ruim een derde (36 procent) in de G4 woont, ongeveer een kwart (26 procent) in de G25 en 38 procent van de respondenten in een overige gemeente woont. Ten slotte is respondenten gevraagd naar hun dagelijkse bezigheid. Ruim de helft (56 procent) van de respondenten geeft aan te werken, terwijl een vijfde (20 procent) studeert en zestien procent met pensioen is. Een klein deel van de respondenten (4 procent) geeft aan werkloos te

zijn. Ongeveer vijf procent van de respondenten geeft aan zich dagelijks met iets anders bezig te houden.

De meeste respondenten (46 procent) hebben één fiets in hun bezit, terwijl 34 procent aangeeft twee fietsen in bezit te hebben. Iets minder dan een vijfde van de respondenten (18 procent) bezit drie of meer fietsen. Slechts twee procent geeft aan helemaal geen fiets in bezit te hebben, maar alleen gebruik te maken van een huur- of leasefiets.

Gemiddeld hebben de 2.433 respondenten 1.115 euro voor hun (beste) fiets⁵ betaald. Ruim een derde van de respondenten (36 procent) betaalde minder dan 500 euro voor hun (beste) fiets, bijna de helft (46 procent) betaalde tussen de 500 en 2.000 euro en bijna een vijfde (18 procent) meer dan 2.000 euro.

Zoals eerder al werd vermeld zijn er 49 respondenten (2 procent) die geen fiets in bezit hebben, maar wel een fiets hebben gehuurd of geleased (zoals een OV- of Swapfiets). Het aantal respondenten dat zowel een fiets huurt of leaset, en een of meerdere fietsen in bezit heeft, is 601. In de analyses maken we een onderscheid tussen 1) bezitters van een of meerdere fietsen 2) respondenten die een fiets huren of leasen en 3) respondenten die zowel een of meerdere fietsen bezitten als een fiets huren dan wel leasen. In tabel 3.1 wordt het aantal respondenten per onderscheiden categorie vermeld.

Tabel 3.1 – Eigenaren en huurders fietsen (n=2.433)

	n	%
Eigenaren	1783	73%
Huurders	49	2%
Eigenaren en huurders	601	25%
Totaal	2433	100%

Ten behoeve van de analyse maken we een onderscheid tussen de eigenaren en huurders van fietsen. Eerst bespreken we in paragraaf 3.2.1 de resultaten van de analyse op de eigenaren, waarna in paragraaf 3.2.2 de resultaten van de analyse op de huurders aan de orde komt. In de analyses hebben we respondenten meegenomen die zowel eigenaar als huurder zijn.

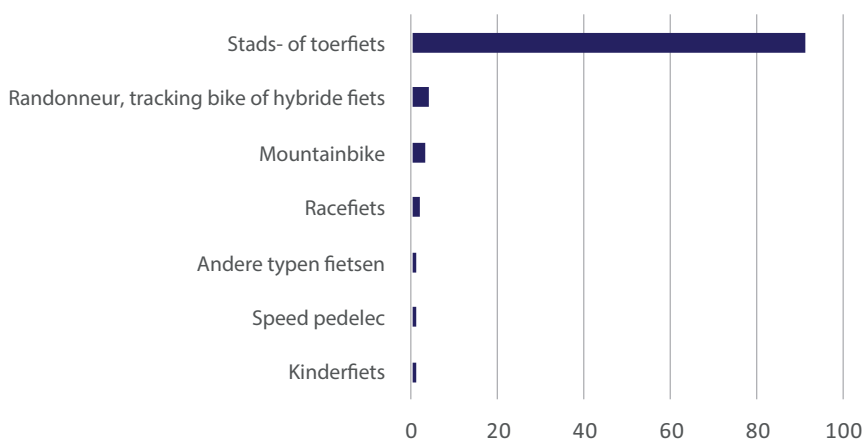
3.2.1 Eigenaren

Ruim twee derde van de respondenten (66 procent) geeft aan dat er een of meerdere fietsen van hen zijn gestolen.⁶ In de helft van de gevallen (51 procent) gaat

het om één gestolen fiets, terwijl twaalf procent aangeeft dat het om twee gestolen fietsen gaat. Van een klein deel van respondenten (3 procent) werden er in 2019 drie of meer fietsen gestolen.

Het type fiets dat wordt gestolen, is in de meeste gevallen een stads- of toerfiets (de 'gewone' fiets). Dit is ook logisch omdat alleen al de aantallen stads- of toerfietsen in Nederland veel hoger liggen dan de andere soorten fietsen. Het aandeel andere typen fietsen die in 2019 van de respondenten gestolen zijn, is beperkt (zie figuur 3.1).

Figuur 3.1 – Type gestolen fiets(en) (n=1,551)



Uit de survey komt naar voren dat bijna een op de zes gestolen fietsen elektrisch zijn (17 procent). Aan respondenten is gevraagd het type elektrische fiets aan te geven. Hierbij worden dezelfde categorieën gehanteerd als in figuur 3.1. Wederom blijkt dat het type elektrische fiets dat het meest gestolen is, de stads- of toerfiets is. Ongeveer tien procent van de gestolen elektrische fietsen is als randonneur, tracking bike of hybride fiets te typeren.

Schade

De schade die de fietsdiefstal opleverde, werd voor ruim een vijfde van de respondenten (22 procent) (deels) vergoed door hun verzekering, terwijl meer dan drie kwart (78 procent) aangeeft dat de geleden schade niet verzekerd was of door de verzekering werd gedekt. In twee derde van de gevallen (67 procent) is de geleden schade minder dan 500 euro, in bijna een kwart (23 procent) tussen 500 en 1000 euro en een op de negen (11 procent) van de respondenten geeft aan dat de geleden schade door de fietsdiefstal meer dan 1.000 euro is.

Impact fietsdiefstal

De impact die fietsdiefstal op slachtoffers heeft varieert tussen emotionele en financiële impact. Sommige respondenten (11 procent) geven aan dat de fietsdiefstal niet of nauwelijks impact heeft gehad, omdat een fiets volgens hen *'maar een ding'* is. Een respondent licht zijn antwoord als volgt toe: *'In eerste instantie boosheid omdat ze van andermans spullen af moeten blijven, maar uiteindelijk had ik alleen materiële schade die vergoed werd door de verzekering en heb ik er geen verdere schade van gehad.'*

Voor ongeveer de helft van de slachtoffers (49 procent) had de fietsdiefstal een emotionele impact. Slachtoffers kunnen bijvoorbeeld gehecht zijn aan een fiets als ze deze al geruime tijd in hun bezit hebben, of wanneer ze deze van een (overleden) familielid hebben gekregen. De impact van een fietsdiefstal blijkt ook uit het volgende citaat: *'Ik droom er van hoe ik beter had moeten opletten of beter om mij heen had moeten kijken. Want het is in vijf minuten gebeurd. En mensen hadden er twee mannen mee zien weglopen! Ik had binnen twee weken een nieuwe fiets. Geweldig! Maar vergeten kan ik het nog niet. En ik ben elke keer bang dat mijn fiets er niet meer staat. Het is ook de tweede keer dat mijn elektrische fiets is gestolen, destijds was ik niet verzekerd, nu gelukkig wel.'*

Twee derde van de respondenten (66 procent) geeft aan dat er sprake is van financiële impact. Veel slachtoffers zijn namelijk genoodzaakt om een nieuwe fiets te kopen. Niet iedere respondent heeft daar echter de middelen voor, zeker als het om de diefstal van een (relatief) dure fiets gaat.

3.2.2 Huurders

In deze paragraaf komen alle bevindingen rondom de huurders van fietsen aan bod. In totaal geven 650 respondenten aan dat zij in 2019 een fiets hebben gehuurd. In de meeste gevallen gaat het om een OV- (85 procent) of Swapfiets (25 procent). Enkele respondenten geven daarnaast aan gebruik te hebben gemaakt van een lease-fiets (3 procent).⁷ Van de 650 huurders geven er 41 (6 procent) aan dat de gehuurde of geleasede fiets is gestolen. Op deze 41 slachtoffers zijn nadere analyses uitgevoerd.

Impact fietsdiefstal

Bijna drie kwart van de huurders van fietsen (73 procent) geven aan dat de impact van de diefstal voornamelijk financieel was. Respondenten geven aan dat wanneer een huurfiets wordt gestolen, een eigen risico van toepassing is. Meerdere huurders geven in het vrije invulveld aan dat er 40 euro aan eigen risico moest worden betaald voor de diefstal van hun Swapfiets. Voor ruim een vijfde van de

slachtoffers (22 procent) was de impact (ook) emotioneel. Voor zeven respondenten (17 procent) heeft de fietsdiefstal geen impact gehad: een fiets is volgens hen maar een ‘ding’.

3.3 Informatie uit gesprekken en werkbezoeken

In deze paragraaf wordt ingegaan op slachtofferschap van fietsdiefstal, op basis van inzichten uit de interviews, expertsessies en werkbezoeken. Allereerst wordt een typologie gegeven van slachtoffers, om vervolgens in te gaan op de emotionele en/of financiële impact op slachtoffers. Als laatste komen de subthema's maatregelen en het doen van aangifte aan bod.

Slachtoffertypologie

Er worden door de experts drie slachtoffertypes omschreven: de consument, de fietshandelaar die fietsen verkoopt en organisaties zoals Swapfiets die fietsen verhuren. Alle groepen ervaren negatieve gevolgen van fietsdiefstal, maar de consument wordt benoemd als grootste slachtoffer. In het vervolg wordt eerst op de consument ingegaan, daarna worden de twee overige typen slachtoffers kort besproken.

Volgens de respondenten loopt iedere fietseigenaar het risico dat zijn of haar fiets wordt gestolen. Een fietseigenaar kan hiertegen maatregelen nemen maar wanneer de nieuwigheid van het gebruiksvoorwerp af is, nemen hij of zij minder veiligheidsmaatregelen dan voorheen. Maar een consument is zich ook niet altijd bewust van de noodzaak om de fiets goed op slot te zetten. Daarom moet de kennis omtrent veiligheidsmaatregelen ook vergroot worden, zodat ze dubbel op slot gezet gaan worden of veilig gestald gaan worden. Er zijn dus verschillen in het risico op slachtofferschap naar gelang de wijze waarop een fietseigenaar zijn fiets gebruikt en beveiligd. Er worden twee factoren onderscheiden die interacteren met deze gebruikswijze (zorgvuldig versus onzorgvuldig): de fietsoort (duur versus goedkoop) en de leeftijd van de fietseigenaar (jongeren versus volwassenen en ouderen). Ter illustratie: een volwassen man die over een in te klappen en mee te nemen vouwfiets beschikt omdat dat gunstig is voor het woon-werkverkeer waarin hij zich iedere dag begeeft, loopt minder risico om slachtoffer te worden van fietsdiefstal dan ouderen die eigenaar zijn van e-bikes gezien de waarde van deze fietsen. Echter, ouderen lopen dan weer minder risico dan jongeren met e-bikes omdat zij zorgvuldiger omgaan met de fiets: *‘Ouderen fietsen, zitten bij hun fiets op een terras en zetten hun fiets weer binnen als ze thuis zijn. Jongeren zetten de*

fiets overal neer: bij het sportveld, de bioscoop, et cetera. Veel respondenten geven daarom aan dat de slachtoffers van fietsdiefstal steeds jonger worden.

Naast de consument zijn ook de fietshandelaren wel eens slachtoffer van fietsdiefstal. Zo vertelt een fietshandelaar: *'Ik ben zelf slachtoffer van fietsdiefstal geweest, vier maanden geleden nog. Op de oprit wilde iemand zijn band oppompen, maar hij pakte ineens een tweedehands fiets. Ik had het niet door, zo snel ging het.'* Volgens respondenten is deze vorm van diefstal kleinschalig, maar cijfers over deze vorm van diefstal zijn niet voorhanden. Een ander fenomeen waar fietshandelaren mee te maken hebben, zijn inbraken in het bedrijfspand, mede veroorzaakt door mobiel banditisme. Meerdere daders breken dan in en nemen meerdere (dure) fietsen mee. Hierbij ligt de schade logischerwijs hoger en de psychologische impact op de ondernemer is groot.

Tot slot zijn er organisaties zoals Swapfiets die fietsen verhuren aan consumenten. Ook deze fietsen kunnen gestolen worden (Swapfiets spreekt zelf over vermiste fietsen), waardoor deze organisaties slachtoffer worden via de consument. Volgens een medewerker van Swapfiets is er weinig herhaald slachtofferchap, maar dat heeft er volgens hem waarschijnlijk mee te maken dat klanten geen volgende fiets meer huren na de fiets te zijn kwijtgeraakt.

Emotionele en/of financiële impact

Slachtoffers van fietsdiefstal kunnen emotionele en/of financiële impact ondervinden na het kwijtraken van de fiets. De emotionele impact zit hem met name in het onthand zijn van een dagelijks product waaraan ze gehecht zijn: *'Mensen vinden het vervelend, frustrerend en vooral een hoop gedoe'*. Dat mensen gehecht kunnen raken aan een fiets blijkt uit het volgende: *'Mensen zijn ook blijer als ze hem terug krijgen dan als ze een ander krijgen. Hierin zit een stuk rechtvaardigheidsgevoel'*. Naast de emotionele impact is er mogelijk sprake van financiële waarde. Hiervan is sprake gezien het feit dat de aanschaf van fietsen steeds duurder wordt en er nog steeds mensen zijn die zich niet tegen diefstal verzekeren.

Hieruit valt een bepaald continuüm af te leiden. Zo is er aan het ene uiterste van het continuüm sprake van slachtoffers die geen emotionele of financiële impact ondervinden, waarbij te denken valt aan een student die zijn voor tien euro gekochte fiets kwijt is en dit ziet als een normaal verschijnsel. Deze student toont berusting, ondanks het feit dat het ongewenst is. Een oudere vrouw van wie haar elektrische fiets is gestolen, kan daarentegen wel emotionele impact ondervinden. Doordat ze verzekerd is en ze een nieuwe elektrische fiets krijgt voor de nieuwwaarde heeft ze echter geen last van financiële gevolgen, behalve

de eventuele verzekeringspremie voor de nieuwe fiets. Het andere uiterste van het continuüm betreft iemand die veelvuldig gebruik maakte van zijn of haar dure fiets maar hier niet tegen verzekerd was, waardoor er zowel sprake is van emotionele als financiële impact.

Daarnaast heeft fietsdiefstal ook emotionele impact op mensen waarvan de eigen fiets niet is gestolen, maar die niet meer hun fiets durven mee te nemen uit angst voor fietsdiefstal: *'Dit geldt voor één op de vijf mensen. Dan ben je eigenlijk al slachtoffer'*. Ook zijn er door fietsdiefstal financiële gevolgen voor toekomstige fietseigenaren. Een fietsstallingmedewerker geeft namelijk aan dat hij verwacht dat verzekeraars en fietsverleners de verzekeringspremie zullen verhogen indien fietsdiefstal niet verder wordt ingeperkt. Hieruit blijkt dus dat fietsdiefstal impact heeft op de fietseigenaar als individu, maar dat het fenomeen fietsdiefstal ook uitstraling heeft naar de gehele samenleving.

3.4 Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk

Hieronder staan in chronologische volgorde de belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk vermeld.

- Fietsdiefstal heeft impact op een deel van de fietsgebruikers; zij laten hun fiets thuis staan uit angst voor (hernieuwd) slachtofferschap. Daarnaast blijkt dat een groot aantal fietsers een minder goede fiets koopt vanwege het diefstalrisico.
- De survey met betrekking tot slachtofferschap van fietsdiefstal is ingevuld door 2.433 personen, waarvan 2 procent geen eigenaar is van een fiets maar gebruik heeft gemaakt van een huur- of leasefiets. Gemiddeld hebben de 2.433 personen 1.115 euro betaald voor hun (beste) fiets.
- Voor de eigenaren van fietsen geldt dat er in 2019 in het overgrote deel van de gevallen één fiets wordt gestolen, waarbij het met name de stads- of toerfiets bevat. Bij één van de zes eigenaren was er sprake van een elektrische fiets. De schade die de diefstal opleverde, werd voor ruim een vijfde van de respondenten (deels) vergoed door de verzekering. Waar enkele respondenten aangeven dat fietsdiefstal geen impact heeft gehad omdat het 'maar een ding' is, geeft de helft van de respondenten aan dat het wel emotionele impact heeft gehad vanwege het

feit dat ze emotioneel gehecht waren aan de fiets. Twee derde van de respondenten geeft aan ook financiële impact te ondervinden, omdat ze een nieuwe fiets moesten aanschaffen. Degenen die een OV-fiets of Swapfiets huren en van wie deze gestolen is, geven ook aan voornamelijk financiële impact te ondervinden omdat zij 40 euro eigen risico moeten betalen.

- Experts onderscheiden drie typen slachtoffers: de consument, de fiets-handelaar en de organisaties die fietsen verhuren. De consument kan maatregelen nemen tegen fietsdiefstal, maar doet dit (te) weinig en is zich ook niet altijd bewust van de noodzaak om de fiets goed op slot te zetten. Van invloed op de hoeveelheid genomen maatregelen is de fietsoort (duur versus goedkoop) en de leeftijd van de fietseigenaar. De fietshandelaar heeft te maken met daders die impulsief fietsen wegnemen of met georganiseerde inbraken, terwijl verhuurorganisaties te maken hebben met uitgeleende fietsen die vermist (waaronder deels gestolen) raken.
- Volgens experts kan fietsdiefstal emotionele impact hebben op slachtoffers, omdat ze iets kwijtraken waar ze aan gehecht waren. Daarnaast kan het ook een financiële impact hebben; met name voor de slachtoffers die hun fiets niet verzekerd hebben tegen diefstal. Naast dat fietsdiefstal impact heeft op het individu, stellen experts dat het ook impact heeft op de gehele samenleving.

Eindnoten

1. Aan bijvoorbeeld studenten- en wielerverenigingen is verzocht om een mail met daarin een link naar de online survey in te vullen, Ook zijn de volgende instanties benaderd voor het uitzetten van de mail: regionale omroepen, verzekeraars, S.A.F.E., het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, ANWB, Centrum Fietsdiefstal en Fietsersbond. Ook hebben we de survey via onze eigen communicatiekanalen (Facebook, Twitter en LinkedIn) uitgezet.
2. Zeven respondenten vulden bij geslacht 'anders' in.
3. Voor de mate van verstedelijking worden respondenten woonachtig in de G4 (gemeente Amsterdam, Rotterdam, Den Haag of Utrecht) onderscheiden van respondenten woonachtig in de G25 (gemeente Eindhoven, Groningen, Tilburg, Almere, Breda, Nijmegen, Apeldoorn, Haarlem, Arnhem, Enschede, Amersfoort, Zaanstad, Haarlemmermeer, Den Bosch, Zwolle, Zoetermeer, Leiden, Leeuwarden, Maastricht, Dordrecht of Ede) of respondenten woonachtig in overige gemeenten (buiten de G25).

4. Behalve Utrecht en Groningen is de woonachtige provincie van respondenten (in aflopende volgorde): Drenthe (7 procent), Zuid-Holland (5 procent), Gelderland (5 procent), Noord-Holland (5 procent), Limburg (3 procent), Noord-Brabant (3 procent), Overijssel (2 procent), Friesland (1 procent), Flevoland (0 procent) en Zeeland (0 procent).
5. Voor respondenten met meerdere fietsen in bezit is gevraagd de winkelprijs van hun beste fiets te schatten. Voor respondenten met één fiets is gevraagd deze schatting te maken voor betreffende fiets. De gemiddelde prijs kan hierdoor als bovengrens worden beschouwd.
6. De survey is niet alleen gericht geweest op slachtoffers van fietsdiefstal. Aan de niet-slachtoffers is bijvoorbeeld gevraagd naar suggesties voor de aanpak van fietsdiefstal.
7. Het cumulatieve percentage ligt boven 100 procent omdat er sprake kan zijn van huur van meerdere soorten fietsen (bijvoorbeeld OV-fiets en Swapfiets).

4 Daders van fietsdiefstal

De basis voor dit hoofdstuk ligt in twee bronnen: de informatie uit de literatuur en andere openbare bronnen en de meningen van experts. In de survey zijn namelijk geen vragen gesteld over mogelijke daders van de fietsdiefstal.

4.1 Informatie uit literatuur en openbare bronnen

Op internetsites wordt gemeld dat met name gelegenhedsvieven zich in het verleden schuldig maakten aan fietsdiefstal, maar dat tegenwoordig ook steeds meer georganiseerde bendes zich bezig houden met dit delict.¹ Dit wordt bevestigd door onderzoek van Hendriks e.a. (2016), waarin wordt gemeld dat georganiseerde bendes doelgericht grotere aantallen fietsen stelen die vervolgens naar het buitenland getransporteerd worden. Een bijkomende factor voor de globalisering van fietsdiefstal is de groeiende aandacht voor duurzaamheid en de veranderende rol van de fiets in de mobiliteitsketen.²

Bende Polen heeft het voorzien op Rotterdamse fietsen

In Den Haag en Rotterdam zijn zes Poolse verdachten aangehouden. Volgens de politie zijn zij onderdeel van een geoliede machine van professionele fietsendieven. De politie spreekt van het oprollen van een 'crimineel netwerk dat zich bezighoudt met georganiseerde misdaad'. De verdachten waren in Rotterdam en de regio Den Haag op zoek naar vooral dure fietsen. Die werden vervolgens in een busje gehesen en naar speciale loods overgebracht. Zo stuitte de politie in Rotterdam op een loods met 21 fietsen die klaar stonden om naar Polen te worden vervoerd. De vaak elektrische tweewielers zouden daar weer in elkaar worden gezet en voor zo'n

450 euro per stuk worden doorverkocht. Aangezien het zeker om vijftig fietsen per week gaat, is er sprake van aanzienlijke handel. In 2016 vermoedde de politie ook al dat er bendes aan het werk waren in Rotterdam. In december werd toen een busje met negentien vrijwel nieuwe rijwielen gevonden en werden er vier verdachten gearresteerd. Deze fietsen waren onder meer ontvreemd in het centrum en in de buurt van het Zuidplein en metrostation Slinge. Fietsdiefstal is een groot probleem in Rotterdam.

Bron: www.ad.nl

Daarnaast wordt fietsdiefstal voor de georganiseerde misdaad steeds lucratiever. Dit hangt ook samen met de introductie van steeds duurdere fietsen.³ De opbrengsten zijn vergeleken met bijvoorbeeld drugs- of wapenhandel een stuk kleiner, maar daar staat tegenover dat de pakkans klein is en, als daders worden gepakt, de strafmaat in vergelijking met andere vormen van criminaliteit laag is.⁴

De straf voor fietsdiefstal

De straffen die fietsendieven kunnen verwachten zijn vaak beperkt (Vollaard, 2017). Over het algemeen krijgt een dader een geldboete van 300 euro voor fietsdiefstal. Het gaat dan om een eenvoudige fietsdiefstal, zonder betrokkenheid van anderen. Wanneer een dader samen met een ander een fietsdiefstal pleegt, wordt de straf hoogstwaarschijnlijk hoger. Verder is de waarde van de gestolen goederen van belang voor de hoogte van de straf. Wanneer er geweld wordt gepleegd bij de fietsdiefstal gaat de straf fors omhoog. In dat geval gaat het namelijk niet meer om fietsdiefstal, maar om diefstal met geweld. De ernst en de aard van het geweld is dan mede bepalend voor de hoogte van de straf.

Bron: www.strafrechtadvocatennetwerk.nl

Om een beeld te krijgen van de daders van fietsdiefstal in Nederland is eveneens met LexisNexis gezocht naar een aantal daderaspecten. Zo is ten eerste vastgelegd hoeveel daders schuldig worden bevonden aan fietsdiefstal en wat hun leeftijd is ten tijde van die diefstal. Daarnaast is geanalyseerd hoeveel, welke soorten, waar en hoe de fietsen zijn gestolen.

De dadergroep en de omvang van fietsdiefstal

In 137 van de 198 geanalyseerde mediaberichten over fietsdiefstallen is bekend om hoeveel daders het gaat. Daaruit blijkt dat fietsdiefstal met name een eenmans-activiteit is. In 103 van de 137 incidenten (75 procent) was hier namelijk sprake van. De overige fietsdiefstallen worden met name gepleegd door een samenwerking tussen twee (16 procent) of drie daders (8 procent). Het maximale aantal daders van een fietsdiefstal betreft vier personen (1 procent). Dit betreft een Poolse bende die 27 dames- en herenfietsen had gestolen en deze hadden opgeslagen in een opslagbox van Shurgard. De daders hadden de trappers van de fietsen verwijderd en daarnaast hadden zij bij een deel van de fietsen het frame-nummer weggehaald en deze vervangen door een nieuwe. Bovendien hadden zij nieuwe sloten aangebracht. De fietsen werden op deze manier klaargemaakt om te worden vervoerd naar Polen.

In totaal heeft het geresulteerd in een dadergroep van 184 personen. Vervolgens is er gekeken naar de leeftijd van deze daders. Van de 137 incidenten waarin informatie staat omtrent de hoeveelheid daders, is er in 82 incidenten – waarin 113 personen zich schuldig hebben gemaakt aan fietsdiefstal – bekend wat de leeftijd van de daders is.⁵ Het blijkt dat de gemiddelde leeftijd van deze 113 personen 24,5 jaar is, waarbij de jongste dader 9 jaar oud is en de oudste 74 jaar.

Rechtszaken

De analyse van rechtszaken leverde 189 te analyseren zaken op. Eerst is het aantal personen dat zich schuldig heeft gemaakt aan fietsdiefstal in kaart gebracht. Daarna is gekeken hoeveel fietsen deze groep heeft gestolen.

Het blijkt dat fietsdiefstal een delict is dat met name wordt gepleegd door individuen. Van de 189 rechtszaken was er namelijk in 141 rechtszaken sprake van één dader (bijna 75 procent). Een ander aanzienlijk deel van de rechtszaken, namelijk 40 (ruim 20 procent), had betrekking op twee daders. De overige acht rechtszaken bestonden uit drie daders (vier keer) en vier daders (twee keer), terwijl het aantal daders in een tweetal rechtszaken onbekend is gebleven. Dit heeft tezamen tot een dadergroep van 241 verdachten geleid.

Van deze 241 verdachten is van 142 verdachten het geboortejaar bekend. Maar gezien het feit dat de delicten over een vijftal jaren zijn gepleegd, is het moeilijk om de daders een daadwerkelijke leeftijd toe te kennen. Desalniettemin zegt het geboortejaar wel iets over de dadergroep. De oudste dader is geboren in 1956 en de jongste in 2003. Het gemiddelde geboortejaar betreft 1982, waardoor geconcludeerd kan worden dat de gemiddelde leeftijdsrange 33 tot en met 37 jaar is. Dit is een andere uitkomst dan de gemiddelde leeftijd van de daders in de media-

berichtgeving, aangezien deze ongeveer 10 jaar hoger ligt. De dadergroep heeft gedurende de reeds beschreven periode 340 fietsen gestolen.

Focus op heling

In een onderzoek naar heling blijkt de buit regelmatig seizoensgebonden, maar is de fiets een constante factor: *'de gekste dingen worden aangeboden; fietsen, telefoons, pannensetjes, van alles. Je kunt het zo gek niet bedenken. Zelfs boormachines en pakken kaas worden geheeld'*. Rond de jaarwisseling wordt er veel vuurwerk aangeboden, dat kan ook van diefstal afkomstig zijn. Het betreft voornamelijk illegaal vuurwerk uit België of Polen. In de rest van het jaar gaat het voornamelijk om fietsen en scooters. Bij fietsen gaat het vooral om de nieuwe (duurdere) varianten, bijvoorbeeld Gazelles. De geïnterviewde helers geven aan dat de accu's van elektrische fietsen ook *'mooi'* zijn om te verkopen; *'je krijgt er zo 75 euro voor.'*

Bron: Ferwerda e.a. (2016).

4.2 Informatie uit gesprekken en werkbezoeken

In deze paragraaf wordt ingegaan op het type daders van fietsdiefstal, op basis van inzichten uit de interviews, expertsessies en werkbezoeken. Uit deze inzichten zijn grofweg drie typen daders naar voren gekomen. De eerste twee zijn de gelegenhedsdader en de professionele dader. Zij stelen fietsen wanneer de gelegenheid zich voordoet. Een gelegenheid kenmerkt zich door de afwezigheid van toezicht of beveiligingsmaatregelen (bijvoorbeeld een fiets zonder effectief slot) en een aantrekkelijk doelwit (de fiets). Zo wordt door verschillende respondenten die werkzaam zijn binnen fietsstallingen benoemd dat er in bewaakte inpandige stallingen zelden fietsen worden gestolen, omdat de vergrote pakkans de gelegenheid vermindert. Mocht er wel een fiets worden gestolen, gebeurt dat door één gemotiveerde dader die niet verbonden is aan een georganiseerde dadergroep. Een dergelijke dadergroep wordt door experts genoemd als het derde type daders. De komst van dit type dadergroep is een ontwikkeling ten opzichte van enkele decennia geleden. Hieronder worden de specifieke daderprofielen die bij deze drie categorieën passen verder besproken, waaruit blijkt dat de motivaties voor fietsdiefstal verschillen tussen de verschillende typen daders. Tevens blijkt dat er soms combinaties van verschillende typen daders voorkomen.

De gelegenheidsdader

Met betrekking tot de gelegenheidsdader worden er twee soorten daders onderscheiden: de incidentele dader en de verslaafde. Allereerst is de incidentele dader een dader die incidenteel vanuit een impuls een fiets steelt. Zo geeft een fiets-handelaar een voorbeeld dat een dader een tweedehandsfiets meepakte toen hij niet keek, terwijl hij zijn eigen fiets liet staan. Een ander voorbeeld is het stelen van een fiets tijdens een proefrit. Onder incidentele daders vallen volgens enkele respondenten ook studenten die stelen wanneer hun eigen fiets is gestolen. Naast de incidentele dader wordt er ook door veel respondenten gesproken over de verslaafde als gelegenheidsdader. Een respondent kenmerkt de verslaafde als volgt: *'De klassieke junks bij het station die een gestolen fiets om de hoek aanbieden voor een spotprijs.'* 30 tot 40 jaar geleden betrof het met name de heroïneverslaafden die fietsen stalen en deze doorverkochten. Toentertijd werd er ook wel eens gesproken van een 'wittefietsenplan', waarmee verwezen werd naar een roulatiesysteem van vrij te pakken fietsen. Meerdere respondenten geven aan dat het fenomeen dat verslaafden fietsen stelen wel aan het afnemen is door twee redenen. Allereerst heeft de komst van de deelfietsen (zoals OV-fietsen) de vraag naar fietsen op het station ingeperkt en ten tweede is het aantal verslaafden in Nederland afgenomen waardoor ook de aanbodzijde is verminderd. Dit type dader lijkt nu vooral nog in grote studentensteden voor te komen. Een gemeentemedewerker geeft aan dat zij binnen twee à drie uur na diefstal de fiets – wat vaak de goedkope gewone stadfiets betreft – doorverkopen voor ongeveer 25 euro. Een expert licht dit toe: *'De junk heeft een specifieke doelgroep waaraan hij of zij verkoopt, meestal studenten. Hij zal dan ook normale oudere fietsen verkopen voor een lagere prijs. Wanneer zij e-bikes verkopen, weten studenten namelijk ook wel dat het niet goed zit.'*

De professionele dader

De meeste fietsen worden volgens enkele experts gestolen door lokale, professionele daders en georganiseerde groepen (worden verderop besproken). Professionele daders zijn professioneler dan de eerder genoemde incidentele dader en verslaafde en zij ontwikkelen zich nog steeds in de mate van professionaliteit. Zo blijken professionele daders steeds beter te weten welke fietsmerken worden ingezet als lokfietsen. Een expert geeft aan: *'Dieven zijn constant op zoek naar de gaten in het verhaal'*. Deze professionele daders verdienen net zoals de gelegenheidsdaders geld door gestolen fietsen door te verkopen. Zij doen dit echter vaak vanuit huis. Een expert vertelt bijvoorbeeld dat ze fietsen terugvinden bij mensen thuis in rijtjeshuizen en flatgebouwen. Het gaat hier niet om een heel groot aantal: *'Het is geen garagebox waar 30 fietsen staan'*. Een respondent,

werkzaam bij de gemeente, geeft aan dat er in haar gemeente geen georganiseerde groepen opereren, alleen lokale professionele daders. Zij vertelt: *‘Wanneer de cijfers van fietsdiefstal omhoog gaan, heeft dat te maken met het feit dat er een aantal personen uit de gevangenis zijn, zeg maar.’*

De georganiseerde groepen

De derde en laatste categorie betreft de georganiseerde en professionele bendes. Vele experts geven aan dat deze groeperingen steeds vaker voorkomen. Georganiseerde groepen worden gekenmerkt door de hoge mate van professionaliteit en door de schaal waarop ze fietsen stelen. In tegenstelling tot de gelegheidsdader worden er door hen meerdere fietsen tegelijkertijd gestolen. Een van de experts vertelt dat de daders onderdeel zijn van criminele organisaties die bedrijfsmatig opereren. De groepen stelen meestal gericht, waarbij duurdere fietsen zoals e-bikes het doelwit zijn: *‘De georganiseerde fietsdiefstal heeft een impuls gehad met de e-bike. Die gaan met busjes tegelijk.’* Veelal worden de fietsen daarna in het buitenland doorverkocht. Het Oostblok wordt vaak genoemd als land van bestemming. Een respondent, werkzaam bij de politie, vertelt dat er nu vaker netwerkanalyses worden gedaan. Zo wordt er meer inzicht verkregen in welke clubjes samenwerken. Hij vertelt: *‘Als we ze pakken, zijn ze vaak met één of twee personen. Ze overnachten echter vaak op een camping en daar treffen we dan vaak nog wel drie of vier personen aan. Dan kun je dus wel spreken van een georganiseerde groep’.* Wanneer er wordt gevraagd naar de achtergrond van de daders in georganiseerde groepen, geven sommige respondenten aan dat het gaat om dieven uit het Oostblok, specifiek uit Polen. Deze experts plaatsen ook gelijk de kanttekening dat het een *‘hearsay verhaal’* is. Door de schaal waarop deze groepen fietsen stelen en vanwege de mate van professionaliteit, willen meerdere experts dat de politie hier een prioriteit van maakt. Een expert geeft aan dat hij fietsdiefstal wil categoriseren als mobiel banditisme, aangezien dat meer prioriteit heeft bij de politie. Hij zegt: *‘Maar wanneer ik voorbeelden geef van fietsdiefstallen zie je mensen alweer wegtrekken. Bij mobiel banditisme wordt vaker gedacht aan ram- en plofkraan. Fietsen bungelen onderaan, maar dat is dus niet terecht.’*

Combinaties

Experts vertellen ook over tussenvormen, waarbij verschillende typen daders met elkaar samenwerken. Zo kan er voor het stelen en doorverkopen van fietsen een samenwerking ontstaan tussen lokale dieven die fietsen stelen en bewust op zoek gaan naar een heler. Deze heler is lid van een georganiseerde groep die de gestolen fietsen opkoopt en doorverkoop in het buitenland. In dit verband is er

dus sprake van tussenschakels. Een expert geeft hier een voorbeeld van: *‘Een Pool ging niet meer op en neer en had residentie gezocht in X, waarna lokale fietsendieven hem bezochten. Het was een permanente lijn tussen hen; de junks hielpen de Pool met helen en hij verkocht het weer over de grens.’*

Een andere samenwerking is er wanneer georganiseerde groepen samenwerking opzoeken met mensen uit het bedrijfsleven. Een verzekeraar licht dit toe: *‘Er zijn grote leveranciers waarin intern her en der een lek zit en die aangeven: daar en daar zijn fietsen te vinden’*. Een andere respondent geeft hetzelfde aan en benoemt dat hij een fietsenzaak heeft waarvan één van de vijftien personeelsleden wel eens is benaderd om adressen van consumenten door te geven die net een dure fiets hebben gekocht. Zodoende weten de georganiseerde groepen waar zij dure fietsen kunnen stelen en kunnen zij gericht te werk gaan. Volgens deze respondent is dit geen incident: *‘Je bent naïef wanneer je dat denkt. Het gebeurt immers ook bij cv-ketels, keukens et cetera’*.

Heling

De gewone consument kan onbewust indirect meewerken aan fietsdiefstal door gestolen fietsen te kopen, zoals de student die een fiets koopt van de verslaafde gelegenheidsdader. Indien hiervan sprake is, spreken we van heling. Indien de student geen weet had van het feit dat de fiets gestolen was, spreken we van schuldheling. Een medewerker van het depot vertelt hierover: *‘Het komt regelmatig voor dat een persoon een fiets op komt halen, die jaren geleden gestolen blijkt te zijn. Hierdoor zijn ze in feite in bezit van een gestolen fiets. Dat geven we ook door aan de politie, want we zijn verplicht dat te melden’*. Mocht de voornoemde student op voorhand weet hebben gehad van het feit dat de fiets van diefstal afkomstig was, maakt de student zich schuldig aan opzetheling. De georganiseerde bendes maken zich veelal schuldig aan gewoonteheling, omdat zij er een gewoonte van maken om producten te verkopen die van diefstal afkomstig zijn.

Bron: www.politie.nl

4.3 Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk

Hieronder staan in chronologische volgorde de belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk vermeld:

- Uit openbare bronnen blijkt dat de gelegenheidsdief zich van oudsher schuldig maakte aan fietsdiefstal, maar dat er tegenwoordig een ontwikkeling gaande is waarin georganiseerde bendes doelgericht grotere aantallen fietsen stelen om deze vervolgens naar het buitenland te transporteren (het zogenaamde ‘mobiel banditisme’). Door de steeds duurder wordende fietsen wordt dit lucratiever en de pakkans en strafmaat zijn in vergelijking met andere vormen van criminaliteit laag.
- Een analyse op LexisNexis en Rechtspraak.nl toont aan dat fietsdiefstal met name een eenmansactiviteit is. Er zijn echter ook dadergroepen bekend van 2, 3 of 4 personen. Kijkend naar de leeftijden van de daders is er een verschil in de uitkomsten van de analyses. LexisNexis toont namelijk een gemiddelde leeftijd van 24,5 jaar waarbij de jongste dader 9 jaar is en de oudste 74, terwijl Rechtspraak.nl uitwijst dat de gemiddelde leeftijd van de daders tussen de 33 en 37 jaar ligt waarbij de jongste dader is geboren in 2003 en de oudste in 1982.
- De experts onderscheiden drie typen daders:
 - De gelegheidsdader kan zowel een incidentele dader zijn als een verslaafde. De incidentele dader steelt een fiets vanuit een impuls. Ook worden hier studenten onder gerekend, vooral wanneer hun eigen fiets is gestolen. De verslaafde steelt veelal de gewone stadsfiets om deze binnen twee à drie uur door te verkopen.
 - De professionele dader is lokaal actief maar gaat iets professioneler te werk als de gelegheidsdader. Ook de professionele dader verdient geld door de gestolen fietsen door te verkopen, alleen doet hij of zij dit vanuit huis en niet op straat.
 - Georganiseerde bendes komen volgens experts steeds vaker voor. Zij gaan professioneel te werk en stelen meerdere dure fietsen tegelijk om deze naar het buitenland te kunnen transporteren. Het Oostblok wordt vaak als plek van bestemming genoemd.
- Experts benoemen ook dat er samenwerkingen mogelijk zijn tussen verschillende typen daders. Zo kan het voorkomen dat georganiseerde

groepen lokale fietsendieven inzetten om fietsen aan te leveren. In dit verband is er sprake van tussenschakels. Ook is er sprake van ondermijning doordat georganiseerde groepen soms samenwerking zoeken met het bedrijfsleven, waarin wordt gepoogd dat werknemers adressen geven van consumenten die dure fietsen hebben gekocht.

Eindnoten

1. Fietsnetwerk.nl, n.b.
2. Accell Group, n.b.
3. Accell Group, n.b.
4. Fietssport, 2 maart 2017.
5. Indien het een incident betreft met meerdere daders, is er uitgegaan van de gemiddelde leeftijd.

5 Modus operandi

Voor dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van de volgende drie bronnen om een beeld te schetsen van de modus operandi van fietsdiefstal: informatie uit de literatuur en andere openbare bronnen, de survey en de meningen van experts.

5.1 Informatie uit literatuur en openbare bronnen

Daders kennen meerdere technieken om een fiets te stelen. De manier waarop het slachtoffer zijn fiets heeft beveiligd, is daarin veelal leidend. Johnson, Sidebottom & Thorpe (2008) beschrijven in totaal een zestal verschillende diefstaltechnieken:

- De meest simpele techniek is het optillen van een fiets die door middel van een ketting of slot is vastgemaakt aan een paal. In sommige gevallen dienen de daders hiervoor eerst het bovenstuk van de paal te verwijderen, zoals het geval is bij een wegwijzer. Tevens komt het voor dat de paal niet goed is geankerd, waardoor deze opgetild kan worden en de fiets wordt meegenomen;
- Fietsbezitters maken soms gebruik van een slot die via een sleutelachtig mechanisme opengemaakt moet worden. Met behulp van bepaald gereedschap kunnen daders er echter voor zorgen dat het slot open gaat, zonder dat de benodigde sleutel wordt gebruikt;
- Daders kunnen een hamer of beitel gebruiken om de veiligheidsketting of het slot te splijten. Dit doen zij enkel indien de veiligheidsketting en/of het slot de grond raakt;

- Fietsen worden soms door middel van kettingen vastgemaakt aan stilstaande objecten, zoals een paal. In die gevallen maken daders vaak gebruik van bijvoorbeeld ijzerzagen en haakse slijpmachines. Daarnaast knippen zij deze kettingen door met behulp van een betonschaar;
- Fietsen worden ook door middel van een slot vastgemaakt aan een stilstaand object, waarbij er vaak wat ruimte over is tussen het slot en dat object. Wanneer een dader hier bepaald gereedschap tussen plaatst – zoals een krik of een stang – en het fietsframe als hefboom gebruikt, kan het slot opengebroken worden. Het is daarentegen ook mogelijk dat het fietsframe afbreekt;
- Tot slot kunnen daders bouten losmaken, waardoor gedeelten van een fiets meegenomen kunnen worden. Indien een fiets enkel via het wiel is beveiligd, kunnen daders bijvoorbeeld het wiel laten zitten maar het zadel, het stuur en het andere wiel wel losmaken. Eventueel zou de dader in een later stadium de rest van de fiets kunnen stelen.

Maar soms is het ook simpeler, volgens de onderzoekers, omdat de fiets in veel gevallen niet op slot staat of van zwakke sloten is voorzien. De techniek die benodigd is, geeft de aantrekkelijkheid van het doelwit weer. Indien een fiets enkel opgetild moet worden, is de benodigde tijd om de fiets mee te nemen kort. Het splijten van een slot door het gebruik van een hamer vergt daarentegen al meer tijd. Conform de routine activiteitentheorie zou dit dan betekenen dat hoe meer moeite een dader moet doen om een fiets te stelen, des te kleiner de kans is dat dit gebeurt. Dit blijkt ook uit het onderzoek van Van Lierop, Grimsrud en El-Geneidy (2015). Zij hebben slachtoffers van fietsdiefstal gevraagd door welke techniek hun fiets is gestolen, waarbij meer dan de helft aangaf dat zij dat niet wisten. Daarentegen gaf ruim 20 procent aan dat hun fiets is opgetild en verplaatst. Debet hieraan is dat 8,5 procent van de slachtoffers hun fiets niet op slot hebben gezet. Andere gebruikte technieken die zijn opgetekend uit de gesprekken zijn het gebruik van een betonschaar (10,3 procent), ijzerzaag (4,5 procent) en koevoet (2,3 procent). Het onderzoek van Johnson, Sidebottom en Thorpe (2008) ondersteunt de routine activiteitentheorie ook. Hun conclusie is dat de meest gestolen fietsen, ongeacht de locatie waar zij zijn gestolen, niet beveiligd waren of enkel met een slot dat vrij eenvoudig te verwijderen was. Nadat een fiets is gestolen, katten daders systematisch fietsen om. Dit doen zij door de originele

framenummers te vervangen door een vals nummer. Het framenummer is vaak niet meer dan een sticker met een laklaagje. Voor dieven is het dan ook heel eenvoudig om de stickers te verwijderen en te vervangen door een nieuwe valse sticker. Zonder framenummer zijn fietsen niet meer te traceren en zijn de aangiften ook waardeloos geworden.¹

Johnson e.a. (2008) hebben de volgende zes factoren benoemd die invloed uitoefenen op fietsdiefstal: concealable, removable, available, valuable, enjoyable en disposable. Daarvan zijn er twee factoren die nog belangrijker worden vanwege de populariteit en de hogere prijs van elektrische fietsen: available (beschikbaarheid) en valuable (financieel waardevol).

Net zoals andere criminaliteitsvormen wordt fietsdiefstal zelden willekeurig uitgevoerd, maar is het geconcentreerd op bepaalde plekken (Sidebottom, Thorpe & Johnson, 2009). In het onderzoek van Baljet, Onkenhout en Vlek (2018) is aan 170 ANWB-leden gevraagd om aan te geven waar hun fiets is gestolen. Hieruit komen een aantal fietsdiefstal-hotspots voort. De grootste hotspot bleek het winkelgebied te zijn, aangezien daar in 29 procent van de gevallen een fiets werd gestolen. Twee andere grote hotspots waren het treinstation en rondom een huis. In beide gevallen betrof het 21 procent van de fietsdiefstallen. De overige locaties werden een stuk minder vaak genoemd: uitgaansgebied, bij de (sport)club, bij een bus/tram en bij het werk. Ook is een stijgende tendens zichtbaar in het aantal inbraken bij fietswinkels, waarvan het vermoeden bestaat dat Oost-Europese bendes achter de diefstallen zitten.²

29 dure fietsen gestolen bij fietsenzaak: schade 100.000 euro

Bij een fietsenzaak in Udenhout zijn maandagnacht 29 dure racefietsen en mountainbikes gestolen. De schade bedraagt volgens de eigenaar van de zaak ongeveer 100.000 euro. De criminelen forceerden rond half vier 's nachts de voordeur. Daarna zochten ze hun heil op de bovenverdieping waar de duurste fietsen stonden. Tot driemaal toe zijn ze naar boven gelopen en hebben ze fietsen van de merken Bianchi en Trek in een witte bestelbus geladen. Er ging een inbraakalarm af, maar de daders waren er al vandoor toen de agenten aankwamen. Er is nog tevergeefs met een politieheliikopter gezocht naar de inbrekers.

Bron: www.omroepbrabant.nl

Ook Mburu en Helbich (2016) hebben onderzoek gedaan naar waar fietsen worden gestolen en welke risicofactoren hierbij horen. Het blijkt dat de aan-

wezigheid van bepaalde publieke voorzieningen een grotere risicofactor is voor fietsdiefstal dan socio-economische factoren. Enkele voorbeelden van publieke voorzieningen die worden genoemd, zijn treinstations en leegstaande huizen. De aanwezigheid van een politiestation had daarentegen geen effect op de mate van fietsdiefstal in het daaromheen liggende gebied.

Zoektocht via LexisNexis

Onze zoektocht naar berichtgeving over fietsdiefstal in LexisNexis levert ook inzichten in modus operandi op. De hoofdbevinding is dat deze sterk uiteen lopen. Dit blijkt uit de informatie die in 58 van de 198 artikelen staat. In 26 van de 58 artikelen (44 procent) stonden de fietsen op slot. Zo ging in Sas van Gent een moeder samen met haar dochter de bij een bushalte gestalde fiets ophalen, maar zij troffen het rijwiel niet aan. Daarop zijn zij in de omgeving op onderzoek uitgegaan en troffen zij in een park een 24-jarige man aan met de fiets. De moeder heeft de nog op slot staande fiets afgepakt en de politie gewaarschuwd. Zij arresteerden de man op verdenking van fietsdiefstal.

Daarnaast stonden de fietsen in 8 van de 58 artikelen (13 procent) niet op slot. Zo heeft een 45-jarige mountainbiker jaren achtereen fietsen gestolen van collega-recreanten. Bij de inschrijving van fietstochten pakte hij de niet op slot staande fietsen weg van deelnemers die in de rij stonden. Deze mountainbikes zette hij vervolgens in zijn bus. Terwijl de slachtoffers op zoek waren naar hun fiets, reed hij de fietstocht uit. Een ander voorbeeld betreft een fietsdiefstal in een fietswinkel. Op bewakingsbeelden zag men hoe ten minste drie mannen het alarm van de winkel saboteerden om vervolgens 33 exclusieve racefietsen mee te nemen.

Er zijn ook daders die, zo is in 17 van de 58 artikelen (29 procent) het geval, hebben geprobeerd het (ring)slot te saboteren. Dit hebben zij op verschillende manieren gedaan. Allereerst heeft men het slot doorgezaagd met behulp van een slijptol of mes. Ook is het slot doorgeknipt door een ijzer- of betonschaar, is het slot opengebrouwen met een nagelvijl en is het slot geopend door middel van een looper. Een andere manier die in een artikel naar voren kwam, is het verwijderen van onderdelen van de fiets om zodoende een gedeelte van de fiets mee te kunnen nemen.

Tot slot is er een aantal artikelen die qua modus operandi buiten de boot vallen bij het voorgaande. Zo komt het in vier incidenten voor dat een persoon is mishandeld om zodoende de fiets uit zijn of haar handen te trekken en mee te nemen. Dit gebeurde onder andere in Den Haag, waar een 31-jarige man met geweld probeerde een elektrische fiets te stelen van een 17-jarig meisje. Tot slot is het in twee artikelen voorgekomen dat de fietsen zijn weggesluisd. Allereerst

had een 50-jarige man een fiets meegekregen voor een proefrit. Hij keerde echter niet terug met deze fiets. Toen de politie hem daarop aansprak, gaf hij aan dat hij de fiets al had doorgegeven aan een drugsdealer. Op deze manier had hij een oude schuld afgelost. Ten tweede huurden een drietal personen van 49, 51, en 54 jaar meerdere keren op goed vertrouwen elektrische fietsen bij een fietswinkel. Deze werden met een witte bus opgehaald, waarna ze enorm snel werden verkocht in het buitenland.

Analyse van rechtszaken

Ook in de rechtszaken is informatie te vinden over de *modus operandi* van daders. Daders hebben verschillende werkwijzen om beschikking te krijgen over fietsen. In 135 van de 189 rechtszaken was te achterhalen wat de *modus operandi* is geweest van de daders. In veruit de meeste gevallen, namelijk in 52 van de 135 rechtszaken (39 procent), was er sprake van diefstal door middel van braak. Hierbij dient er wel een tweesplitsing gemaakt te worden. Enerzijds is er namelijk sprake van braak om zodoende toegang te krijgen tot een woning. Zo heeft een dader bijvoorbeeld een ruit van de toegangsdeur van een garage ingeslagen, om vervolgens de niet op slot zijnde fiets mee te nemen. Ook zijn de scharnieren van staldeuren losgetrokken om zodoende de fietsen mee te kunnen nemen. Anderzijds is er sprake van braak door de fietsen los te maken van de sloten. Zo steken daders bijvoorbeeld een voorwerp in een ringslot om zodoende het slot open te breken. Ook knippen zij met een knipvoorwerp (zoals een kniptang) het slot door, openen zij sloten met een lopersleutel en knippen zij met behulp van een tang het metaaldraad van het slot door. Andere veelvoorkomende handelingen zijn het wegnemen van fietsen die niet op slot staan (28 keer; 21 procent), waarvan er één vooraf werd gegaan door bedreiging met geweld) en diefstal door middel van verbreking (25 keer, 19 procent). Met betrekking tot deze laatste handeling valt bijvoorbeeld te denken aan het doorzagen van een slot en het kapot trappen van een slot. Twee andere *modus operandi* zijn dat op slot staande fietsen worden opgetild en meegenomen (9 keer) zonder dat daar enige braak of verbreking aan vooraf gaat en diefstal door middel van inklimming (2 keer). Bij deze laatste werkwijze wordt bijvoorbeeld met een bezem een openstaand raam verder geopend om zodoende een woning binnen te komen. In twee gevallen heeft er een combinatie van braak en inklimming plaatsgevonden en er is gebruik gemaakt van een valse sleutel om zich zodoende toegang te verschaffen tot een woning en het slot los te maken.

Er is ook een zestal *modus operandi* die minder vaak voorkomen, maar desalniettemin heftig van aard zijn. De gemene deler van deze zes *modus operandi*

is dat geweld wordt gebruikt of daarmee wordt gedreigd om zodoende de diefstal te vergemakkelijken. Het betreft de volgende zes modus operandi: diefstallen voorafgegaan met geweld (2 keer), diefstallen voorafgegaan met geweld en het dreigen daarmee (2 keer), diefstallen voorafgegaan en vergezeld met geweld (4 keer), diefstallen voorafgegaan en vergezeld met geweld en het dreigen daarmee (3 keer), diefstallen voorafgegaan en vergezeld en gevolgd met geweld (2 keer), en diefstallen gevolgd met geweld en het dreigen daarmee (1 keer). Een voorbeeld is dat een dader het slachtoffer heeft geslagen en geschopt alvorens de fiets mee te nemen. Ook is het voorgekomen dat een dader met kracht de keel van het slachtoffer heeft dichtgeknepen en het slachtoffer meerdere keren tegen het hoofd, de nek en andere delen van het lichaam heeft geschopt om vervolgens de fiets mee te nemen. Mede gezien de waardeestijging van fietsen valt niet uit te sluiten dat dit fenomeen, dat we gemakshalve aanduiden als *bike jacking*, in de toekomst zal toenemen.

Tot slot is er nog een rechtszaak die te scharen valt onder de noemer 'overig'. Zo heeft een dader een sleutel gestolen, om daar vervolgens een fiets mee weg te kunnen nemen.

5.2 Informatie uit de survey

Locatie en wijze van fietsdiefstal bij eigenaren

Aan respondenten is gevraagd op welke locatie hun fiets stond toen de diefstal plaatsvond. Als locatie van de fietsdiefstal worden 'voor mijn huis of uit mijn tuin' (27 procent) en 'in het stadscentrum' (26 procent) het meest genoemd. Ongeveer een vijfde van de respondenten geeft aan dat hun fiets nabij een trein- of busstation is gestolen, terwijl 11 procent van de respondenten aangeeft dat een winkelgebied de locatie van de fietsdiefstal is geweest. In enkele gevallen (3 procent) wordt de fiets uit een schuur of garage gestolen. 'Overige' locaties van fietsdiefstal (14 procent) zijn onder andere uit een (bewaakte) fietsenstalling, nabij de sportvereniging en voor het ziekenhuis.

De meerderheid van de respondenten (83 procent) denkt te weten hoe hun fiets is gestolen.³ In een derde van de gevallen (33 procent) zou de fiets waarschijnlijk zijn opgetild en meegenomen. Een vijfde van de respondenten denkt dat het hangslot is doorgeknipt, terwijl 17 procent aangeeft dat het fietsslot waarschijnlijk is geforceerd. Van ongeveer 7 procent van de respondenten is bekend dat zij hun fiets niet op slot hebben gedaan, en dat de fiets 'gewoon' is meegenomen. 'Overige' wijzen van fietsdiefstal (7 procent) zijn onder andere het gebruik van een looper en het stelen van de fietssleutel.

Locatie en wijze van fietsdiefstal bij huurders

Als locatie van de fietsdiefstal geven de huurders in de meeste gevallen 'het stadscentrum' (42 procent) of 'voor mijn huis of uit mijn tuin' (39 procent) aan. In een achtste van de gevallen werd de huurfiets in een winkelgebied gestolen (12 procent). Drie respondenten (7 procent) geven aan dat de fietsdiefstal plaatsvond op een trein- of busstation.

Ruim een derde van de huurders (36 procent) weet niet op welke wijze de fiets werd gestolen. In ruim een kwart van de gevallen is de fiets waarschijnlijk opgetild en meegenomen (27 procent). Vier respondenten (10 procent) geven aan dat ze hun gehuurde fiets niet op slot hadden staan, en dat deze is meegenomen. Alle overige respondenten denken dat hun hang- of fietsslot is doorgeknipt, geforceerd of doorgezaagd (29 procent).

Diefstal van fietsonderdelen

Een ander onderdeel van de survey betreft de diefstal van fietsonderdelen. Mogelijk werd niet de hele fiets gestolen, maar wel een of meerdere onderdelen van de fiets, zoals de fietsverlichting of het zadel van de fiets. Hieronder bespreken we de resultaten met betrekking tot de bevindingen uit de survey.

In totaal geven 288 respondenten (13 procent) aan dat er in 2019 onderdelen van hun (huur)fiets zijn gestolen. In bijna twee derde van de gevallen (62 procent) gaat het om fietsverlichting. Bij een vijfde van de respondenten (20 procent) gaat het om diefstal van het zadel van de fiets. Naast verlichting en het zadel worden ook de snelbinders, bel en accu (bij elektrische fietsen) genoemd (tabel 5.1). Andere onderdelen die worden gestolen zijn onder andere (een van) de wielen, de fietspomp en de zadelhoes.

Tabel 5.1 – Diefstal van fietsonderdelen (n=288)

	n	%
Verlichting	179	62%
Zadel	58	20%
Snelbinders	12	4%
Bel	12	4%
Accu ⁴	11	4%
Andere onderdelen	67	23%

5.3 Informatie uit gesprekken en werkbezoeken

In deze paragraaf wordt ingegaan op de modus operandi van fietsdiefstal, op basis van inzichten uit de interviews, expertsessies en werkbezoeken. De modus operandi wordt beschreven door opeenvolgende stappen van de dader(s) van fietsdiefstal te beschrijven.

Vorbereitung

Verschillende experts geven aan dat sommige daders zich voorbereiden op de fietsdiefstal. Dit geldt niet voor elke dader. Waar het doelwit bij de incidentele dader of de verslaafde dader meer bepaald lijkt te worden door een impuls of de gelegenheid, bijvoorbeeld het zien van een fiets zonder (dubbel) slot, ligt dit anders voor lokale fietsdieven en georganiseerde bendes. Zij bereiden de diefstal meer voor. De experts geven diverse voorbeelden van hoe een voorbereiding eruit kan zien: *‘Zo zijn wel eens meldingen ontvangen op het Centrum Fietsdiefstal dat een slachtoffer zijn fiets altijd bij dezelfde paal zette. De dader heeft uiteindelijk een foto gemaakt van deze fiets en de foto op Marktplaats gezet om te kijken of er animo voor was. Toen bleek dat dat zo was, heeft de dader de fiets pas gestolen.’* Dit voorbeeld past bij het beeld dat fietsdiefstal steeds professioneler wordt uitgevoerd. Daarbij geldt ook dat georganiseerde bendes op voorhand zoeken naar een afzetmarkt, maar dan wel op grotere schaal. Een indicatie hiervan is dat er gestolen fietsen naar het buitenland verscheept worden. Er zijn ook daders, vooral georganiseerde bendes, die zich voorbereiden voor fietsdiefstal door in kaart te brengen wat locaties zijn waar fietsen gestolen kunnen worden. In paragraaf 4.4 is al geschreven over de link tussen de onder- en bovenwereld. Hierbij geven leveranciers of fietshandelaren *inside information* over de locatie waar lucratieve fietsen staan. Een respondent die werkzaam is bij een organisatie die als doel heeft fietsdiefstal terug te dringen, vertelt hierover: *‘Wij hebben daders aangetroffen die connecties hebben met leveranciers of mensen met informatie over GPS-systemen. Bij het oprollen van een zaak sloegen agenten ook steil achterover: er was een link met de leverancier. Er was ook nog een link met een uitzendbureau. Daar lopen ook mensen rond met een AXA-loper. Dit gaat ook zo via fietshandelaren, die adressen van kopers doorsluizen.’* Met deze informatie kunnen dadergroepen een potentieel interessant doelwit kiezen. Een fietsverzekeraar geeft aan dat hij deze links niet herkent. Hij geeft een ander voorbeeld voor voorbereiding: voorverkenning. Georganiseerde bendes maken een inschatting van de inboedel van fietszaken door een voorverkenning uit te voeren. Zo wordt er een inschatting gemaakt van de mogelijke opbrengst. Niet alleen bij fietszaken vindt voorverkenning plaats. Zo geeft een expert aan dat daders ook observeren waar zich lucratieve doelwitten bevinden.

Documentaire over diefstal uit meerdere fietsenzaken

In België is in 2014 een documentaire verschenen over fietsdiefstal in fietswinkels. In de documentaire worden drie inbraken besproken. De zaken vertonen veel overeenkomsten. Zo wordt in alle drie de zaken aan voorverkenning gedaan. Een aantal dagen voor de inbraak bezoeken de waarschijnlijke dieven de winkel, kijken de winkel rond en vertrekken na ongeveer een kwartier zonder iets te zeggen of vragen. Tijdens de inbraak blijkt dat de dieven goed weten waar ze welke fietsen (altijd de dure exemplaren) moeten pakken. Ook verloopt de inbraak nagenoeg gelijk en betrekkelijk eenvoudig: er wordt een deur geforceerd dan wel enkele platen van een bedrijfspand verwijderd. In de regel zijn de dieven binnen één minuut weer buiten, vaak voorzien van vier lichte racefietsen, twee op elke schouder. De schade in dat jaar door dergelijke inbraken wordt geschat op een miljoen euro.

Bron: www.youtube.com

Doelwit

Zoals eerder genoemd, geven de respondenten aan dat de e-bike steeds vaker gestolen wordt. Ook onderdelen van e-bikes, zoals accu's, worden vaker meegenomen. Het doelwit kan echter verschillen per dadergroep, zoals al is besproken in paragraaf 4.4. Experts geven aan dat lokale fietsdieven en georganiseerde daders zich vaker richten op de duurdere fietsen, zoals bakfietsen en e-bikes. Een expert geeft aan: *'Als crimineel ga je je richten op de duurdere fietsen, bijvoorbeeld de bakfiets in Amsterdam. Echter, het stelen van een dergelijke fiets vereist specialisatie'*. Bij gelegenheidsdieven ligt dit anders; deze stelen vaker 'gewone' fietsen (goedkope fietsen, geen e-bikes) die bijvoorbeeld niet zijn vastgemaakt aan een paal. Dit zijn namelijk makkelijkere doelwitten. Verschillende experts geven aan dat fietsdieven weten welke fietsen ze wel of niet moeten stelen. Een expert zegt hierover: *'Ze weten bijvoorbeeld welke merken lokfietsen kunnen zijn. Ze weten dus ook welke niet...'* Ook verslaafden die fietsen stelen hebben mogelijk door dat er op sommige fietsen zenders zitten. Daarentegen lijken georganiseerde bendes vooralsnog minder door te hebben dat fietsen *getagd* zijn, zo geeft een ingewijde expert aan.

Locaties

In paragraaf 2.4 zijn de door de experts benoemde hotspots al besproken. Experts geven verschillende locaties aan waar fietsen vaker worden gestolen: stations, winkelcentra, voortuinen en schuren. Dit laatste komt minder vaak voor; fietsdiefstal vindt vaker buiten plaats, menen verschillende respondenten. Tijdens

een werkbezoek aan een fietsdepot wordt aangegeven dat de locaties voor fietsdiefstal erg verschillen: *'De fietsen worden overal opgepikt'*. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat wanneer er veel fietsen bij elkaar staan, zoals stallingen of fietszaken, de locatie aantrekkelijker wordt voor georganiseerde bendes. Er kan dan namelijk in één keer meer worden gestolen.

De mate van georganiseerdheid van daders lijkt ook een indicatie te zijn voor de straal waarbinnen fietsdiefstallen plaatsvinden. Zo zijn georganiseerde bendes mobieler en hebben zij een bredere focus op hun 'werkgebied' dan bijvoorbeeld gelegenheidsdieven. Dit resulteert in georganiseerde bendes die hun diefstal uitspreiden over verschillende dorpen of steden. Bij het werkbezoek aan het depot wordt geredeneerd: *'Het feit dat dit in georganiseerd verband gebeurde, blijkt uit de aangiften die die dagen zijn aangemaakt. Je kon namelijk een cirkel trekken vanuit [plaatsnaam] naar andere plaatsen waar fietsen waren gestolen uit voortuinen en schuurtjes.'*

Uitvoering

Op een enkeling na vinden de experts dat fietsdiefstal professioneler is geworden. Deze professionalisering is terug te zien in de uitvoering. De respondenten noemen verschillende manieren waarop fietsen worden gestolen: slot forceren, met een loper, door de fiets mee te nemen, door fietsen in te laden en door inbraak. De uitvoering verschilt meestal per dadergroep. Een expert geeft aan dat het klassiek forceren van sloten meestal wordt gedaan door amateurs. De meer professionelere daders hebben een loper, waarmee vrijwel alle sloten te openen zijn. Een expert die in fietsen handelt, geeft aan: *'Een slot schrikt dieven dus niet af.'* Daarnaast nemen dieven ook fietsen mee die niet op slot staan, bijvoorbeeld tijdens een proefrit of door een babbeltruc. Deze uitvoering behoeft minder specialistische kennis en kan dus door alle typen daders worden uitgevoerd.

Georganiseerde bendes stelen vaker meerdere fietsen in één keer, zo geven enkele experts aan. Zij wijzen dan op het 'bedrijfsmatige' karakter, bijvoorbeeld met behulp van een busje. Fietsen die niet aan een paal vaststaan worden dan ingeladen en meegenomen. Een expert meldt: *'Ik heb meldingen gehad dat ze sloten staan open te slijpen om vervolgens de fietsen met tien tegelijk in busjes weg te voeren'*. Ook een fietsenhandelaar benoemt deze methode: *'geblindeerde busjes die losstaande fietsen oppakken en meenemen'*. Het doorknippen van fietssloten door daders die door middel van een geel hesje verkleed zijn als gemeentemedewerker komt ook voor. Naast het inladen van fietsen op straat door dadergroepen worden door hen ook inbraken in fietszaken of opslagruimtes gepleegd. Verschillende experts noemen dit 'hit-and-run' inbraken: *'Criminelen breken in winkels en dan*

heb je het over tienduizenden euro's. Vaak zijn het racefietsen. Als je de beelden ziet, gaan ramen eruit, ze hollen erin. Het zijn echt Mission-Impossible-taferelen. Gerichte diefstal.' Deze laatste genoemde methodes zijn professioneler, georganiseerder en leiden tot grotere schade.

Opslag

De tijd tussen het stelen en van het verkopen van fietsen verschilt per dadergroep. Dit geldt niet voor elke dadergroep. Een medewerker van een fietsrecoverybedrijf geeft aan dat verslaafden die fietsen stelen deze meestal binnen 2 à 3 uur doorverkopen. Andere typen daders nemen de fiets mee naar hun huis of naar een opslaglocatie om ze daar door te verkopen of ze gaan naar een heler. Experts geven aan dat sommige georganiseerde groepen verschillende stappen ondernemen tussen het stelen en het verkopen. Deze worden hier opeenvolgend besproken.

Verschillende experts gebruiken de term 'koud zetten'. In feite wordt een gestolen fiets dan eerst verstoep, om later weer opgehaald te worden. Zodoende controleren de daders of de fiets over *track and trace* beschikt. Mocht de fiets hier namelijk over beschikken, zou de politie deze kunnen achterhalen indien er aangifte van diefstal is gedaan. Zo vertelt een fietshandelaar: *'Het is bekend dat er in het Amsterdamse bos bakfietsen op verschillende locaties worden neergezet in de bosjes die in de avond worden opgehaald.'* Ook bij de grensstreek van Nederland met Duitsland worden fietsen in de bosjes gelegd om later opgehaald te worden en naar Duitsland te worden vervoerd.

Het kan ook zijn dat gestolen fietsen eerst worden opgeslagen in Nederland om te worden omgekat voordat ze worden verkocht. In zo'n opslaglocatie staan vaak veel fietsen bij elkaar. Een respondent heeft ooit zelfs 250 in folie ingepakte fietsen aangetroffen.

Een expert⁵ licht het omkatproces nader toe: *'Met een machine wordt de blanke lak dan verwijderd, waarna er nieuwe barcodes op worden gezet. De daders kijken in het diefstalregister om te controleren of de barcode als gestolen vermeld staat. Als dit niet het geval is, maken zij een printje om te kunnen aantonen dat het een niet-gestolen fiets betreft. Wanneer de nieuwe barcode eenmaal is aangebracht, gaat er weer blanke lak overheen en wordt de fiets verkocht.'* Sommige van deze fietsen blijven in Nederland, maar veel worden volgens een expert doorverkocht in het buitenland.

Verkoop

Het verschilt per dadergroep hoe de fietsen worden verkocht. Zoals hierboven genoemd, verkoopt een verslaafde het liefst zo snel mogelijk een gestolen fiets.

Sommige daders verkopen de fietsen vanuit hun huizen, schuren of opslag. Tijdens het werkbezoek aan Swapfiets vertelt een medewerker dat de Swapfietsen worden aangeboden via Marktplaats of Facebookpagina's. Er is bij de experts verder weinig zicht op de wijze waarop gestolen fietsen worden doorverkocht in Nederland. Wel benoemen nagenoeg alle experts de doorverkoop aan het buitenland. Door het gebruik van lokfietsen en track and trace wordt namelijk duidelijk dat gestolen fietsen worden verscheept naar andere landen. De fietsen worden gedemonteerd en vervoerd in een bus, hetgeen een indicatie is van de professionaliteit van bepaalde dadergroepen. Een expert zegt hierover: *'Lokfietsen die door de politie zijn geplaatst, eindigen vervelend genoeg in 9 van de 10 gevallen in het Oostblok.'* Een andere expert, werkzaam bij de politie, vertelt over een succesvolle arrestatie in Duitsland. In de bus zat een fiets met zender waardoor ze de bus konden volgen. Volgens hem was deze bus waarschijnlijk onderweg naar Polen of Marokko. Er worden door de respondenten nog meer landen genoemd waar de fietsen worden verkocht: Frankrijk, Litouwen, Estland en Roemenië. Het Oostblok, specifiek Polen, wordt het vaakst genoemd. Een expert geeft het volgende aan: *'In Polen rijden Batavusfietsen rond terwijl daar helemaal geen Batavusfietsen worden verkocht.'* Een andere respondent vult hierop aan dat gestolen fietsen op een Poolse marktplaats: Rowery (het Poolse woord voor fiets) worden verkocht. Op deze website blijken regelmatig gestolen Gazelle- en Batavusfietsen te staan.

5.4 Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk

Hieronder staan in chronologische volgorde de belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk vermeld:

- De wetenschappelijke literatuur beschrijft een aantal technieken die gebruikt kunnen worden om een op slot staande fiets te stelen. Hierbij geeft de benodigde techniek ook de aantrekkelijkheid van het doelwit weer: hoe moeilijker het is om de fiets te stelen, des te kleiner is de kans dat het gebeurt. De technieken zijn:
 - De fiets kan opgetild en meegenomen worden;
 - Het slot kan worden geopend door gereedschap, zoals een looper, te gebruiken;
 - Het slot kan worden opgebroken met behulp van een hamer, beitel, krik of stang;

- Door gebruik te maken van ijzerzagen, haakse slijpmachines en betonscharen kan de ketting die aan de fiets is vastgemaakt worden verwijderd;
 - Er kunnen bouten worden losgemaakt waardoor gedeelten van een fiets weggenomen kunnen worden.
- Uit de literatuur komt ook naar voren dat locaties met in de buurt veel publieke voorzieningen een hotspot zijn voor fietsdiefstal, zoals winkelgebieden en treinstations. Ook worden er tegenwoordig meer fietsen gestolen uit en rondom huizen, en is er een stijgende tendens in het aantal inbraken in fietswinkels.
 - De berichtgevingen op LexisNexis en Rechtspraak.nl omtrent de modus operandi bij fietsdiefstal, vertonen overeenkomsten met de wetenschappelijke literatuur. Zo worden er in de meeste gevallen op slot staande fietsen opgetild en weggenomen. Daarnaast wordt het slot gesaboteerd door het slot door te zagen met een slijptol of mes, wordt het doorgeknipt met een ijzer- of betonschaar, wordt het opengeboren met een nagelvijl en wordt het geopend met een loper. Ook worden op slot staande fietsen meegenomen. Een verschil met de literatuur is dat er in de mediaberichten ook staat beschreven dat daders gebruik maken van (bedreigingen met) geweld alvorens zij de fiets stelen. Nu de fiets steeds duurder wordt, zou dit een eerste indicatie kunnen zijn voor *bike jacking*.
 - In de survey is aan slachtoffers van fietsdiefstal gevraagd wat de locatie van diefstal is geweest en daarin kwamen het stadscentrum en de omgeving rondom het huis naar voren als meest voorkomende locaties. Ook werden trein- of busstations en winkelgebieden genoemd. In de meeste gevallen was de fiets opgetild en meegenomen, maar ook het doorknippen, forceren en doorzagen van het slot is genoemd. In ongeveer 10 procent van de gevallen stond de fiets niet op slot.
 - In de expertsessies is de modus operandi van de daders opgesplitst naar de verschillende fasen die bij fietsdiefstal horen:
 - Voorbereiding: waar de gelegenheidsdader zich laat leiden door impulsief gedrag, bereiden professionele daders en georganiseerde bendes

zich voor op de diefstal. Dit doen zij door voorverkenning en het in kaart brengen van locaties waar fietsen gestolen kunnen worden, en het op voorhand op zoek gaan naar een afzetmarkt.

- Doelwit: Het type fiets dat wordt weggenomen, gaat samen met het type dader. Waar de gelegenheidsdader veelal de gewone goedkopere stadsfiets steelt, richten de professionele dader en georganiseerde bendes zich op duurdere en meerdere fietsen.
- Locaties: In feite worden overal fietsen gestolen, maar winkelcentra, stations, voortuinen en schuren zijn veelvoorkomende locaties. Voor de georganiseerde bendes zijn locaties waar meerdere fietsen staan aantrekkelijk. Bovendien zijn zij mobieler en is hun 'werkgebied' groter dan die van de gelegenheidsdader.
- Uitvoering: De wijze waarop fietsen worden gestolen, hangt samen met het type dader. Waar de gelegenheidsdader vaak op klassieke wijze het slot forceert, gebruiken de professionelere daders lopers en stelen zij vaker meerdere fietsen in één keer.
- Opslag: De gelegenheidsdader wil de gestolen stadsfiets zo snel mogelijk doorverkopen, terwijl de professionele dader en georganiseerde bendes duurdere fietsen stelen waar mogelijk een track and trace aan verbonden zit. Dit willen zij vaak eerst controleren waardoor zij de fietsen 'koud zetten'. Wanneer blijkt dat er niets aan de hand is, worden de fietsen doorverkocht. Er is ook nog een mogelijkheid dat fietsen na diefstal worden opgeslagen om te worden omgekat, waarna de herkomst van de fiets niet meer te achterhalen is.
- Verkoop: Waar de gelegenheidsdader lokaal op zoek gaat naar klanten, komt het onder professionele daders vaker voor dat de fietsen worden doorverkocht aan buitenlandse afnemers. Er worden een aantal landen genoemd waar de fietsen naartoe gaan: Frankrijk, Estland, Litouwen, Roemenië en Polen.

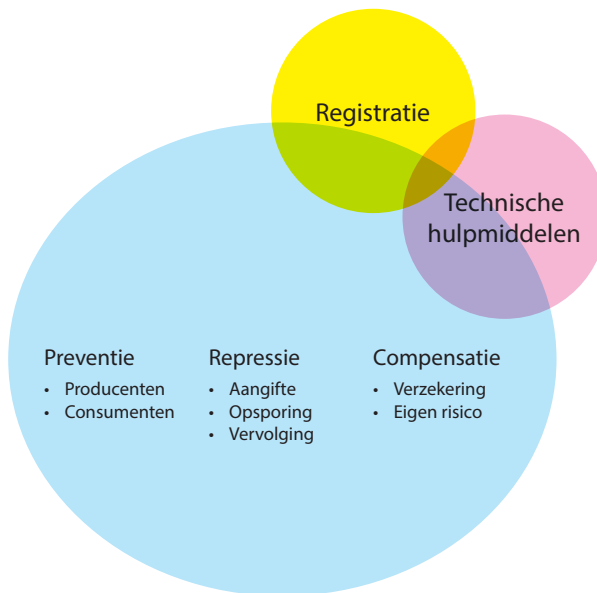
Eindnoten

1. Fietsersbond, 11 december 2018.
2. EenVandaag, 14 december 2017.
3. 17 procent van de respondenten heeft de vraag (over de wijze van fietsdiefstal) beantwoord met 'weet ik niet'.
4. Bij elektrische fietsen.
5. Ook een andere expert geeft aan dat de politie wel eens een fabriek heeft aangetroffen waar omkactiviteiten plaatsvinden.

6 Aanpak van fietsdiefstal

In de vorige hoofdstukken is het fenomeen fietsdiefstal geduid naar aard en omvang, de slachtoffers, daders en modus operandi. In dit hoofdstuk is aandacht voor de aanpak van fietsdiefstal. Om enige structuur in dit hoofdstuk te brengen, delen we de aanpak op zoals in onderstaand figuur staat weergegeven.

Figuur 6.1 – Aanpak fietsdiefstal naar thema



De benoemde thema's in de figuur vereisen nog enige toelichting. De centrale thema's 'preventie', 'repressie' en 'compensatie' vormen in zekere zin de chronologische volgorde van het proces van fietsbezit via diefstal tot vervanging van de gestolen fiets. Daarnaast zijn er twee thema's die ondersteunend zijn bij de drie

centrale thema's, namelijk 'registratie' en 'technische hulpmiddelen'. Ten slotte kunnen de technische hulpmiddelen ook een rol spelen bij de registratie. Daar waar relevante informatie is verkregen op de thema's zullen we deze beschrijven.

6.1 Informatie uit literatuur en openbare bronnen

Preventie

Uit het al eerder vermelde onderzoek van De Reus (2016) blijkt dat er onder fiets-eigenaren sprake is van '*verminderd normbesef, waardoor het probleem van fietsdiefstal zichzelf in stand houdt*'. Ook constateert hij dat slechts de helft van de slachtoffers zijn fiets met minimaal een slot heeft vastgezet. Uit ander onderzoek blijkt het beeld niet veel beter: negentig procent van de fietsen op de kleinere stations staat niet (goed) op slot.¹

Toch leidt eerder slachtofferschap juist tot gedragsverandering: het gebruik van minimaal twee sloten neemt dan met een kwart toe. Ook het percentage slachtoffers dat een fiets met een slot verankert, neemt met 15 procent toe. Daarentegen investeren slachtoffers niet in betere kwaliteit van een nieuw slot en de plaats waar de fiets geparkeerd wordt (Onkenhout e.a. 2013).

'Experimentele' preventie

Onderzoek van de Universiteit van Newcastle wijst uit dat het aantal fietsdiefstallen met de helft daalt door posters met starende ogen. De onderzoekers experimenteerde een jaar lang met de posters die behalve de starende ogen een korte waarschuwingsboodschap toonden. Het aantal fietsdiefstallen liep terug met 62 procent. Maar waar geen posters hingen, nam het aantal fietsdiefstallen toe met 63 procent.

Bron: www.ncl.ac.uk

Ook fietsfabrikanten en andere toeleveranciers zijn actief bezig met preventie. Zo worden er steeds betere sloten ontwikkeld, hoewel onderzoek uitwijst dat sloten met een keurmerk vooral in combinatie met duurdere fietsen gebruikt worden (Onkenhout e.a., 2013).² Daarnaast worden in diverse steden (bewaakte) fietsstallingen geopend. Juist fietsstallingen kunnen, zo blijkt uit onderzoek, het aantal fietsdiefstallen reduceren (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013). Wel blijkt uit onderzoek van de Fietsersbond in 2017 dat stallingen bij stations vaak

vol zijn. Daardoor lukt het een op de vijf fietsende treinreizigers niet altijd om de fiets veilig te stallen.³

Daarnaast zijn fietsfabrikanten, maar ook verzekeraars, bedrijven die zich bezig houden met *internet of things* en zijn beveiligingsbedrijven bezig hun fietsen – in vooral het duurdere segment – *connected* te maken. Dit laatste houdt in dat een in de fiets geplaatste chip mogelijkheden biedt om bijvoorbeeld aan te haken bij de online gezondheidscultuur, maar ook om de fiets na diefstal te traceren. Inmiddels gaan de ontwikkelingen met fietsen die *connected* zijn steeds verder. Het is al mogelijk om de fiets door middel van een gepersonaliseerde app live te volgen, te traceren, te verzekeren en te beveiligen tegen diefstal. Daarnaast is het ook mogelijk om dagelijks de gereden kilometers, de verbrande calorieën en de bespaarde CO²-uitstoot inzichtelijk te maken.⁴

Bewustwordingscampagnes

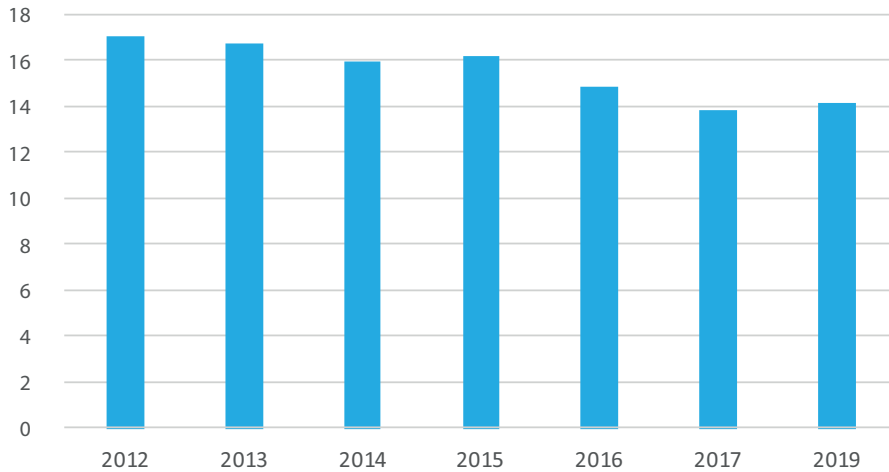
Communicatie is ook een veelgebruikt middel om consumenten en betrokken partijen te informeren over het tegengaan van fietsdiefstal. Zo biedt het Centrum Fietsdiefstal een zogenaamde Handreiking Stop Fietsdiefstal aan. Deze handreiking is samengesteld voor gemeenten, politie en alle andere betrokken organisaties die zich bezighouden met het terugdringen, voorkomen en aanpakken van fietsdiefstal. Daarnaast is ook een campagne gestart, getiteld 'Stop Fietsdiefstal, gebruik een 2e slot'. Binnen deze campagne wordt allerlei voorlichtingsmateriaal aangeboden. Daarnaast is er een zogenaamd Protocol Handel, waarmee de vakhandelaar weet hoe hij heling kan voorkomen. Verder geven de ANWB en de Fietsersbond op hun websites informatie en tips tegen fietsdiefstal. En ook de politie geeft op haar website suggesties voor het veilig stallen van de fiets, het kopen van een 'eerlijke' fiets en het doen van aangifte. Daarnaast is een fietsregistratiekaart te downloaden waarop alle fietsgegevens genoteerd kunnen worden.

Bronnen: www.centrumfietsdiefstal.nl, www.anwb.nl, www.fietsersbond.nl, www.politie.nl en www.stopfietsdiefstal.nu.

Repressie

Uit twee onderzoeken blijkt dat het percentage slachtoffers dat aangifte doet op 20 tot nog geen 25 procent ligt (CCV, 2013; Onkenhout e.a., 2013). Daarnaast blijkt uit de Veiligheidsmonitor 2019 (CBS, 2020) dat de aangiftebereidheid daalt:

Figuur 6.2 – Slachtoffers van fietsdiefstal die aangifte doen (in %)



Bron: Veiligheidsmonitor 2019 (CBS, 2020).

De belangrijkste reden die door Onkenhout e.a. (2013) aangedragen wordt voor de kennelijk lage aangiftepercentages is dat mensen twijfelen over het nut van het doen van aangifte, omdat de politie hieraan geen vervolg geeft. Bovendien denken mensen dat ze er hun fiets toch niet mee terugkrijgen en dat het zonde van de inspanning is. Dit terwijl het ook mogelijk is om digitaal aangifte te doen. Recent is de politie op deze sentimenten ingesprongen door als pilot een tussenvorm van regulier en digitaal aangifte doen aan te bieden: aangifte doen via een robot.⁵

Er is regelmatig onderzoek gedaan naar bijvoorbeeld fietsgebruik en behoefteonderzoek onder fietsers, maar onderzoek naar de repressieve aanpak van fietsdiefstal, met name de effectiviteit van die aanpak, ontbreekt nagenoeg. Recent kwamen op grond van cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) cijfers over het oplossingspercentage naar buiten. Het blijkt dat in 2018 slechts 4 procent van de fietsdiefstallen waar aangifte van gedaan is wordt opgelost.⁶ Met 'opgelost' zal worden bedoeld dat de dader wordt achterhaald, want dit percentage ligt lager dan wat op de site www.stopdiefstal.nu wordt gemeld: *'na aangifte krijgt ongeveer 7 procent van de aangevers zijn fiets terug. Heeft een fiets een chip of een framenummer dan stijgt dit aantal naar 15 procent'*. In deze laatste percentages zullen ook de fietsen zijn meegenomen die terugkeren via de registratie in www.stopheling.nl, het Digitaal Opkopersregister en www.verlorenengevonden.nl. Overigens is er recent een oproep gedaan om een fiets niet te voorzien van een sticker met registratienummer, omdat dit te diefstalgevoelig is.⁷

De noodklok

In januari 2020 luidt branchevertegenwoordiger RAI Vereniging de noodklok omdat de Nationale Politie heeft aangekondigd geen capaciteit meer beschikbaar te stellen voor een landelijke gezamenlijke aanpak van fietsdiefstal. De voorzitter van de RAI Vereniging benadrukt juist het belang om de publiek-private samenwerking met de Nationale Politie in stand te houden; hij vreest dat Nederland anders een 'walhalla voor fietsdieven' wordt' ook vanwege de toenemende populariteit van e-bikes. Daardoor wordt het belang van een gezamenlijke aanpak juist alleen maar groter.

Bron: RAI Vereniging (2020).

In 2017 is door de Universiteit van Tilburg onderzoek verricht naar de effectiviteit van lokfietsen in veertien gemeenten. Uit het onderzoek blijkt dat het aantal aangiften van fietsdiefstal door de inzet van lokfietsen met gemiddeld 40 procent daalt. Bovendien houdt de daling tenminste een jaar aan (Vollaard en Berhitu, 2017). De onderzoekers geven aan dat de inzet van lokfietsen een lang na-ijleffect kent, waarschijnlijk vanwege het afschrikken van notoire daders. Meer in algemene zin is de inzet van lokfietsen te beschouwen als *hotspots policing*. Voor een dergelijke politiestrategie hebben Braga e.a. (2019) onderzocht wat de effecten hiervan zijn. Uit 62 van de 78 acties waarin gebruik is gemaakt van *hotspots policing* blijkt dat deze strategie effectief is bij het bestrijden van criminaliteit op de hotspot zelf, maar ook voor de gebieden daaromheen.

Lokfiets leidt naar kelder vol gestolen fietsen

DEN HAAG - 29 januari 2019

Een lokfiets heeft dinsdag geleid naar 250 fietsen in een pand in de Radarstraat in Den Haag. Meerdere fietsen daarvan waren gestolen. De lokfiets werd maandag vanaf de Rijnstraat gestolen. De zender in de fiets leidde de politie naar de kelder van het pand in de Radarstraat, die was volgestouwd met fietsen. Veel van die fietsen waren opgegeven als gestolen. De fietsen zijn uit de kelder gehaald. Er is nog niemand aangehouden.

Bron: www.omroepwest.nl.

Een betrekkelijk nieuwe ontwikkeling is dat een aantal private partijen de samenwerking is aangegaan met publieke partijen in de opsporing van vermiste fietsen. Bewust wordt de term ‘vermist’ gebruikt, omdat niet altijd met zekerheid gesteld kan worden dat een fiets gestolen is. Zo zijn er partijen die door middel van het aanbrengen van track and trace op een fiets samenwerken met buitengewone opsporingsambtenaren (boa’s) om een fiets te traceren. Ook is er het voorbeeld van een fietsverhuurder die teams met medewerkers de weg op stuurt om de barcodes van de huurfietsen te scannen en de als vermist opgegeven fietsen weer mee te nemen. In juridische zin verschillen beide methodieken omdat de huurfiets eigendom is van de verhuurder, maar de door de boa getraceerde fiets niet. Deze zal, als er sprake is van een daderindicatie, daarom de politie moeten informeren (Gemeente Barneveld, 2018).

Registratie

Bij fiets(diefstal)registratie zijn twee vormen te onderscheiden: negatieve en positieve registratie. In het geval van negatieve registratie is sprake van fietsregistratie nadat de fiets gestolen is. Het gaat hier dan om een aangifte van diefstal bij de politie en een doormelding van deze aangifte in Stopheling. Via de website www.stopheling.nl is te controleren of een fiets als gestolen geregistreerd staat. De database van Stopheling is vervolgens gekoppeld aan het Digitaal Opkopers Register (DOR). Het DOR biedt daarmee de mogelijkheid om automatisch, bijvoorbeeld aan de hand van een serienummer, te controleren of een goed als gestolen geregistreerd staat. Wanneer dit het geval is, is er sprake van een match en ontvangt de politie hiervan automatisch een melding. Daarnaast is er het zogenaamde Fietsdiefstalregister van de RDW, waarbij op chipnummer of merk en framenummer kan worden gecontroleerd of een fiets als gestolen geregistreerd staat. Een aandachtspunt is dat burgers vaak de kenmerken van hun eigen fiets niet kennen en de kans op een onvolledige aangifte toeneemt.⁸ Daarnaast bestaat in Nederland ook geen framenummervplichting.⁹

In het geval van positieve registratie worden fietskenmerken (bijvoorbeeld merk, type, framenummer, kleur) geregistreerd, nog voor er sprake is van fietsdiefstal. Dit kan al op kleine schaal, bijvoorbeeld via de burger die zelf zijn frame-, chip- en/of framenummer noteert. De Reus (2016) geeft overigens aan dat de mate waarin burgers dergelijke technieken toepassen, afhangen van de prijs van de fiets: hoe hoger de prijs, des te vaker er wordt geregistreerd.

Geen framenummerverplichting

In 2013 voerde Regioplan onderzoek uit naar de framenummerverplichting (Homburg, 2013). In dat onderzoek werd het volgende geconcludeerd: *'In termen van effectiviteit is een framenummerverplichting uitwisselbaar met een (zeer sterke) verhoging van de kennis van fietsbezitters en een (zeer sterke) verhoging van de aangiftebereidheid. Alleen in combinatie zorgen een framenummerverplichting, een (zeer sterke) verhoging van de kennis bij fietsbezitters en een (zeer sterke) verhoging van de aangiftebereidheid voor een sterke verbetering van de herkenbaarheid van gestolen fietsen. Daardoor zal de opbrengst van controleacties sterk toenemen'*. Door de toenmalige minister is in datzelfde jaar echter besloten om framenummerverplichting niet in te voeren. Hierop heeft de stuurgroep Aanpak Fietsdiefstal (Dessens, 2013) met teurstelling gereageerd en werd de verwachting uitgesproken dat fietsdiefstal niet verder zal afnemen.

De laatste jaren gaan stemmen op om dit juist in een groter verband uit te voeren. In dat geval wordt positieve registratie vaak vergeleken met het kentekenbewijs van een auto of motorfiets. Dit betekent dat de gegevens van de fiets gekoppeld worden aan de personalia van de eigenaar. Bij een eventuele verkoop van de fiets worden deze gegevens vervolgens overgeschreven naar de koper. Een verregaande vorm van positieve registratie is de zogenaamde blockchain. Via een blockchain wordt alle relevante informatie aaneengeschakeld in een digitaal fietsregister dat gedeeld wordt met meerdere aangesloten partijen. Wat relevante informatie is, is dan reukelijk, net zoals de bij de blockchain aangesloten organisaties. Een suggestie kan zijn om er in ieder geval informatie van de verkoper (fietskenmerken), de koper (personalia) en verzekeraar (bijvoorbeeld verzekeringsduur) aan te koppelen. Als dan ook instanties zoals de gemeente (bijvoorbeeld boa's die weesfietsen controleren of gemeentelijke fietsdepots) en politie (voor de aangiften) aangesloten worden, zijn gestolen fietsen direct te koppelen aan de rechtmatige eigenaar.¹⁰ Daarnaast kunnen ook andere (private) partijen aansluiten. Bij blockchain wordt ervan uitgegaan dat het delen van de informatie tussen verschillende partijen een actie na de fietsdiefstal versnelt. Een door een slachtoffer gemelde fietsdiefstal zou dan direct, en met een actuele locatie, kunnen worden verzonden naar de politie, terwijl een verzekeraar ook op de hoogte is van de diefstal en het eventuele terugvinden van de fiets.

Onderzoek naar mengvorm (negatieve en positieve registratie)

Zoals in hoofdstuk 2 al werd aangegeven, blijkt fietsdiefstal in Amsterdam, in tegenstelling tot de landelijke trend, toe te nemen. Recent werd door de Rekenkamer Metropool Amsterdam een onderzoek afgerond naar het Amsterdamse fietsdiefstalbeleid (De Ridder e.a., 2020). Het levert een tamelijk vernietigend beeld op van een stad die ooit voorloper was in de fietsdiefstalbestrijding, maar momenteel te maken heeft met de wet van de 'remmende voorsprong'. De aanpak bestaat in essentie uit vier pijlers: het op diefstal controleren van binnengekomen verwijderde fietsen op basis van het framenummer in de systemen van het RDW/Stopheling, het graveren van fietsen door een graveerteam, toezicht door registercontroleurs via het DOR op de fietshandelaren en voorlichting aan fietsers en fietshandelaren. Deze aanpak wordt door de onderzoekers gekwalificeerd als 'voortgezet uit oud beleid'. Bovendien merken de onderzoekers op dat de aanpak van fietsdiefstalbestrijding wegzakt en 'in de periode 2002-2006 intensiever en uitgebreider was dan in 2020 het geval is'. De onderzoekers zien op voorhand al drie alternatieve maatregelen die passen bij hotspotsaanpak: 1) het schouwen van de hotspotlocaties met betrekking tot fysieke ingrepen, 2) voorlichting op de hotspots door middel van borden gericht op fietsers en fietsdieven/helers en 3) het informeren van wijkbewoners.

Technische hulpmiddelen

Technische hulpmiddelen zijn zowel in preventieve als repressieve zin te gebruiken. Mede door de ontwikkeling van de duurdere e-bikes wordt, vaak nog op beperkte schaal, preventief gebruik gemaakt van bewegingsmelders en startonderbrekers. En wanneer een fiets gestolen is, kan een track and tracesysteem (dat op de fiets is geplaatst, (chip in het frame of op de batterij) ondersteunen bij het terugvinden van de fiets. Dergelijke systemen werken met gps (voor de grove positiebepaling) en/of radiofrequenties (voor de nauwkeurige positiebepaling). Er zijn meerdere aanbieders die dergelijke systemen aanbieden, zowel fietsfabrikanten als particuliere partijen. Daarbij wordt voor de opsporing regelmatig samenwerking gezocht met publieke partijen.¹¹

Ook wat betreft registratie bieden technische hulpmiddelen steeds meer mogelijkheden. Eerder werd al het voorbeeld van de ondersteuning van een robot bij de aangifte en de optie van blockchain genoemd.

Ten slotte: combi van maatregelen en ketendenken

De Reus (2016) geeft in zijn onderzoek aan dat integraliteit van maatregelen belangrijk is. Hij bestempelt dit als het *'afvuren van een schot hagel'*. Uit de desk-research komt, hoewel niet zeer frequent, naar voren dat een effectieve aanpak van fietsdiefstal bestaat uit het uitvoeren van meerdere maatregelen tegelijk. Zo blijkt uit een pilot in de Achterhoek dat het aantal aangiften van fietsdiefstal in die regio met de helft daalde. De politie schrijft deze daling toe aan de volgende combinatie van maatregelen: inzet van lokfietsen, het gebruiken van het Digitale Opkopersregister, de aanwezigheid van camera's en onderzoek van aangiften.

Het is evident dat voor het uitvoeren van meerdere maatregelen niet één partij ingeschakeld kan worden. Hiervoor is intensieve samenwerking tussen meerdere partijen nodig. Een dergelijk uitgangspunt wordt dan ook uitgedragen door S.A.F.E.¹² Ook in het Stappenplan van het Centrum Fietsdiefstal is 'samenwerking' de eerste van zeven stappen die te zetten zijn.¹³

6.2 Informatie uit de survey

Als het gaat om de aanpak van fietsdiefstal dan kijken we naar de preventieve acties die slachtoffers zelf ondernemen, naar de mate waarin aangifte is gedaan en naar hoe het doen van deze aangifte ervaren is.

Preventieve maatregelen

Aan alle fietseigenaren¹⁴ is gevraagd welke preventieve maatregelen zij zelf treffen om fietsdiefstal te voorkomen (zie tabel 6.1). Hieruit blijkt dat de meeste respondenten nadenken over de plaats waar ze hun fiets neerzetten. Ook geeft de meerderheid van de fietseigenaren geld uit aan een goed (extra) slot en wordt de fiets buiten ergens aan vastgezet. Als de mogelijkheid er is, geeft drie kwart van de respondenten aan de fiets binnen te stallen. Ongeveer de helft hiervan is bereid om te betalen voor het stallen van de fiets. Het door de fietsverkoper laten informeren over diefstalpreventie is een maatregel die slechts 30 procent van de respondenten neemt. Mogelijk is dit percentage aan de lage kant omdat een fiets ook tweedehands kan worden gekocht (bijvoorbeeld via Marktplaats). De fietsverkoper is dan geen specialist, maar vaak een medeburger. Een andere maatregel die door een klein aandeel van de respondenten wordt genomen, is het meenemen van de accu van de elektrische fiets.¹⁵

Tabel 6.1 – Preventieve maatregelen fietsdiefstal (n=2.384)

	n	%
Ik denk na over waar ik mijn fiets neerzet	2180	91%
Ik geef geld uit voor een goed extra slot of goede extra sloten op mijn fiets	1986	83%
Als het kan, zet ik mijn fiets buiten ergens aan vast	1940	81%
Als het kan, stal ik mijn fiets binnen	1830	77%
Ook als ik mijn fiets thuis (tuin, schuur) binnen heb staan, zet ik deze op slot	1509	63%
Ik bewaar de kenmerken (zoals het framenummer) van mijn fiets	1204	51%
Ik betaal graag iets voor het stallen van mijn fiets	900	38%
Ik laat mij door de fietsverkoper informeren over diefstalpreventie	723	30%
Ik neem de accu altijd mee om diefstal te voorkomen	463	19%

De genoemde preventieve maatregelen zijn bij elkaar opgeteld om een somscore aan te maken. Aan de hand van deze somscore is met multivariate analyses¹⁶ gekeken of fietseigenaren met bepaalde achtergrondkenmerken (bijvoorbeeld naar leeftijd, geslacht, verstedelijking of dagelijkse bezigheid) meer of juist minder preventieve maatregelen nemen om fietsdiefstal te voorkomen.

Uit de multivariate analyse (zie tabel 6.2) blijkt ten eerste dat significante verschillen optreden binnen de leeftijdscategorieën van fietseigenaren en zijn of haar geslacht. Wat betreft leeftijd geldt dat oudere fietseigenaren meer preventieve maatregelen nemen dan jongere fietseigenaren. Verder blijkt dat mannen aantoonbaar minder preventieve maatregelen nemen in vergelijking met vrouwen. Wanneer we naar de kenmerken van de fiets kijken, is onder andere te zien dat fietseigenaren met een duurdere fiets ook meerdere preventieve maatregelen nemen dan fietseigenaren met een goedkope fiets (minder dan 100 euro). Ook neemt het aantal preventieve maatregelen toe als de fietseigenaren een elektrische fiets of fiets met fietsverzekering hebben.¹⁷

Tabel 6.2 – regressiemodel preventieve maatregelen fietsdiefstal (n=2,384)

	B-coëfficiënt	Standaardfout
Constante	4,189*	0,247
Leeftijd	0,009*	0,004
Geslacht		
Vrouw (referentie)		
Man	-0,249*	0,089
Verstedelijking		
Gemeente in G4	0,003	0,106
Gemeente in G25	0,203	0,125
Andere gemeente (referentie)		
Dagelijkse bezigheid		
Werk (referentie)		
Studie	-0,209	0,125
Met pensioen	0,011	0,190
Werkloos	0,037	0,224
Andere dagelijkse bezigheid	-0,496*	0,228
Winkelprijs fiets		
Minder dan € 100 (referentie)		
€ 100 tot € 500	0,482*	0,170
€ 500 tot € 1.000	0,849*	0,181
€ 1.000 tot € 2.000	1,409*	0,203
€ 2.000 of meer	1,202*	0,237
Elektrische fiets	0,456*	0,168
Fietsverzekering	0,600*	0,125
R-kwadraat	0,245	
* p < .05		

Aangifte doen

Slachtoffers van fietsdiefstal kunnen hiervan aangifte doen bij de politie. In de survey is hier ook aandacht aan besteed, met name door vragen te stellen over hoe zij de aangifte ervaren hebben. In totaal hebben 1.427 respondenten aangegeven of zij aangifte hebben gedaan nadat hun fiets werd gestolen. Ruim de helft van de slachtoffers (56 procent) deed aangifte. De meeste slachtoffers deden online aangifte (85 procent), terwijl de rest hiervoor naar het politiebureau gingen (15 procent). De meerderheid van de slachtoffers (57 procent) vond het doen van aangifte makkelijk, terwijl ongeveer een tiende (9 procent) de aangifte moeilijk

vond. Ongeveer een kwart (24 procent) van de slachtoffers die aangifte op het politiebureau deden, vonden de aangifte moeilijk. Voor de slachtoffers die online aangifte deden, was dit slechts zeven procent.¹⁸ Slechts zes procent van de slachtoffers vond de aangifte onduidelijk. Hierbij worden geen (significante) verschillen gevonden tussen slachtoffers die op het politiebureau aangifte deden en slachtoffers die online aangifte deden. Bijna zestig procent (59 procent) vond dat de aangifte snel ging, terwijl elf procent aangaf dat de aangifte (te) lang duurde. Van de slachtoffers die op het politiebureau aangifte deden, vond 41 procent de aangifte snel gaan. Voor slachtoffers die online aangifte deden, was dit aandeel groter: 62 procent.¹⁹

Ook is aan slachtoffers gevraagd waarom aangifte is gedaan. Het merendeel van de slachtoffers geeft aan dat ze het doen van aangifte belangrijk vinden of willen dat de dader gepakt wordt. In iets mindere mate wordt aangegeven dat aangifte een voorwaarde van de verzekering is (zie tabel 6.3). Slachtoffers die een andere reden voor aangifte hebben, geven bijvoorbeeld aan dat ze dit doen in de hoop dat de politie hun fiets nog terug kan vinden of omdat de fiets dan als 'gestolen' staat geregistreerd bij de politie.

Tabel 6.3 - Reden van aangifte fietsdiefstal (n=798)

	n	%
Omdat ik het doen van aangifte belangrijk vind	549	69%
Omdat ik wil dat de dader gepakt wordt	506	63%
Omdat dit een voorwaarde van mijn verzekeraar is	275	34%
Een andere reden	66	8%

Van de slachtoffers die geen aangifte doen, is 71 procent van mening dat dit geen zin heeft. Daarnaast geldt voor ongeveer de helft van de slachtoffers dat zij geen aangifte deden omdat zij de kenmerken van hun fiets niet hadden. Ruim een kwart deed geen aangifte omdat de waarde van de fiets te laag was. Sommigen geven aan dat het te veel moeite kost om aangifte te doen (zie tabel 6.4). Andere redenen om geen aangifte te doen, zijn bijvoorbeeld omdat de fiets tweedehands gekocht is waardoor respondenten weinig waarde aan de fiets hechten, en een gebrek aan vertrouwen in de politie. Een slachtoffer geeft aan dat *'de agent waarbij ik mijn aangifte wilde doen mijn aangifte niet eens wilde opnemen: 'risico van in een stad wonen'. Heb alleen gemeld dat ik het belachelijk vond en dat ze hiermee zo de 'criminaliteitscijfers' kunstmatig laag houden.*

Tabel 6.4 – Reden van geen aangifte doen van fietsdiefstal (n=618)

Reden	n	%
Aangifte doen geen zin heeft	441	71%
Ik had de kenmerken van mijn fiets (framenummer) niet	300	49%
De waarde van mijn fiets was te laag	174	28%
Het kost te veel moeite om online aangifte te doen	100	16%
Het kost te veel moeite om op het politiebureau aangifte te doen	48	8%
Een andere reden	42	7%

Aan de slachtoffers die aangifte hebben gedaan, is gevraagd deze aangifte te beoordelen: zowel voor de opname als voor de afhandeling van de aangifte is gevraagd een beoordeling van 1 (slecht) tot 10 (uitstekend) te geven. De opname van de aangifte wordt als matig beoordeeld met een gemiddelde van 5,7. Voor de opname geldt dat slachtoffers regelmatig aangeven dat de politie begripvol en behulpzaam was tijdens de aangifte. Wel is regelmatig aangegeven dat er geen actie wordt ondernomen door de politie naar aanleiding van de aangifte. Een van de slachtoffers zegt het volgende over de aangifte: *'Digitale aangifte is onpersoonlijk, maar gaat wel sneller. Ik ben twee keer op verschillende politiebureaus geweest. De laatste keer was er vriendelijk contact met een politievrouw, voor haar alle lof. De eerste keer was op een bureau waar de politieman de enige aanwezige mens in heel het bureau was, hij was weliswaar welwillend maar had weinig tijd.'*

De gemiddelde beoordeling van afhandeling van de aangifte is een 4, en daarmee fors onvoldoende. Slachtoffers hebben hun beoordeling ook kunnen toelichten. In de meeste gevallen komt het erop neer dat de politie na de aangifte geen actie heeft ondernomen. Hierbij geven veel slachtoffers aan dat de politie niet eens terugkoppeling geeft met betrekking tot de aangifte. Een slachtoffer geeft het volgende aan: *'Kort na de aangifte kreeg ik een e-mail (niet persoonlijk maar geautomatiseerd) met hierin een afloopbericht. Daaruit bleek duidelijk dat de politie niet actief met de aangifte aan de slag zou gaan.'*

In aanvullende analyses²⁰ is gekeken of bepaalde groepen slachtoffers de aangifte beter of juist slechter beoordelen. Hieruit blijkt dat voor de beoordeling van de opname geldt dat mensen zonder werk de opname van de aangifte negatiever beoordelen in vergelijking met slachtoffers die werken. Een andere uitkomst is dat slachtoffers die hun fiets verzekerd hadden tegen diefstal de politie positiever beoordeelden. Voor de afhandeling van de aangifte is in aanvullende analyses een effect gevonden voor geslacht: mannen beoordelen de afhandeling hiervan

negatiever dan vrouwen. Daarnaast beoordeelden slachtoffers die verzekerd zijn tegen fietsdiefstal de afhandeling van de aangifte positiever.

Verder is in aanvullende analyses²¹ gekeken naar de belangrijkste factoren voor het doen van aangifte. Hierbij is gekeken naar leeftijd en geslacht van slachtoffers, de winkelprijs van een fiets en of het een elektrische fiets is (model 1). In een tweede model is hier aan toegevoegd of men verzekerd is. Uit het eerste model (model 1) blijkt dat vrouwen vaker aangifte van fietsdiefstal doen in vergelijking met mannen en dat slachtoffers uit de G4 minder vaak aangifte doen. Daarnaast zijn het met name slachtoffers met relatief dure fietsen die aangifte doen, of die een elektrische fiets hebben. Uit model 2 blijkt dat de invloed van de meeste factoren nagenoeg gelijk is. Alleen blijkt de extra toegevoegde factor 'fietsverzekering' de grootste voorspellende waarde voor het doen van aangifte.

Aanpaksuggesties respondenten

In totaal zijn door de respondenten (lees: met name slachtoffers van fietsdiefstal in de survey) 544 suggesties gedaan. Hieronder staan de suggesties vermeld die door minimaal twaalf respondenten zijn gegeven.²²

Tabel 6.5: Door respondenten gegeven aanpaksuggesties (in aantallen en procenten)

Aanpaksuggesties	n	%
Bewaakte stallingen plaatsen	59	10,8
Camera's plaatsen	57	10,5
Zwaarder straffen	41	7,5
Fietsrekken plaatsen	39	7,2
Prioriteit/meer inzet politie	33	6,1
GPS-tracker gebruiken	28	5,1
Fietsen chippen	27	5,0
Surveilleren politie	24	4,4
Dubbel slot gebruiken	23	4,2
Aangifteproces verbeteren	18	3,3
Focus op helingpraktijken	16	2,9
Fietscontroles	12	2,2
Op veilige plek stallen	12	2,2

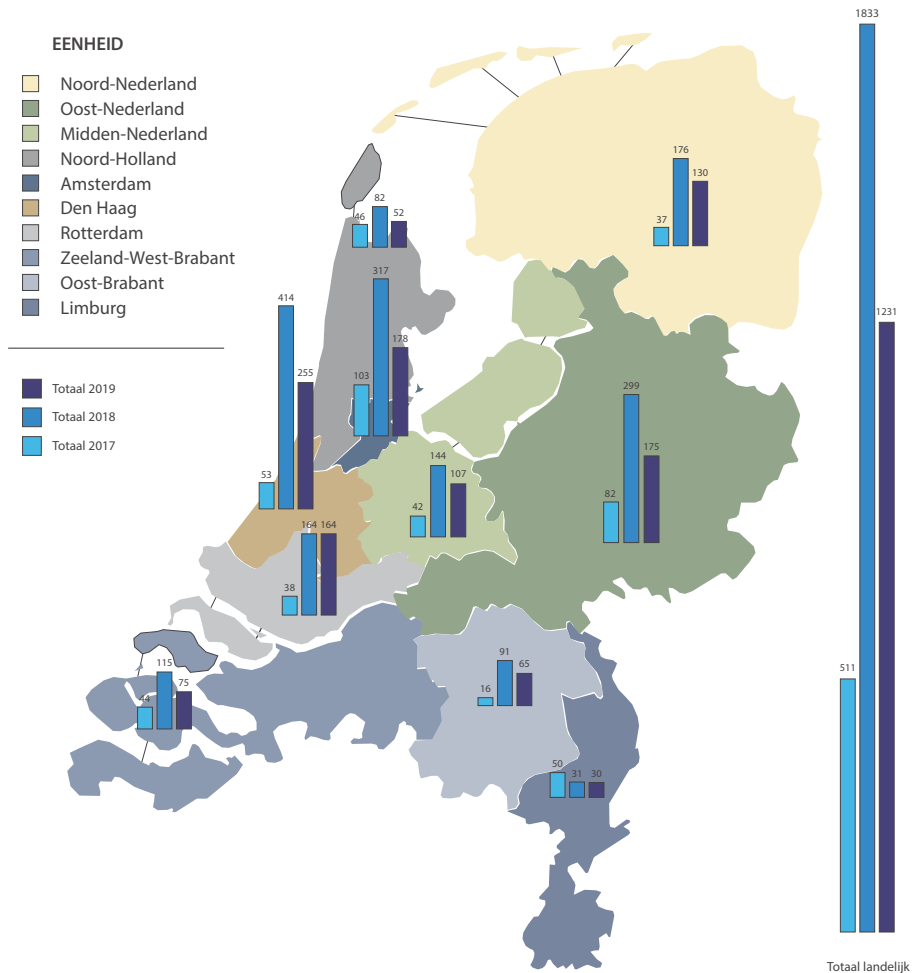
Wat in het algemeen opvalt, is dat de respondenten in de survey niet zozeer hun eigen rol belichten als het gaat om suggesties tegen fietsdiefstal. Deze eigen rol komt vooral terug in het gebruik van een dubbel slot en het op een veilige plek stallen van de fiets. In hoofdzaak hebben de suggesties betrekking op het faciliteren van veilige stallingen, het uitbreiden van toezicht en handhaving, het versterken van het aangifte-, opsporings- en vervolgingsproces en het inzetten van technische hulpmiddelen.

6.3 Informatie uit data op geaggregeerd niveau

De mate waarin een geregistreerde fietsdiefstal wordt opgehelderd, is laag. Conform de meest recente cijfers van het CBS zijn er in 2018 van de ruim 68.000 geregistreerde fietsdiefstallen slechts 2.500 opgehelderd (3,7 procent). Om dit percentage te verhogen, is de database Stopheling een hulpmiddel.

Aan de database Stopheling, die veel wordt gebruikt door fietsdepots, is het Digitaal Opkopers Register (DOR) gekoppeld. Het is een middel dat opkopers faciliteert bij het registreren van de gebruikte en ongeregelde goederen die zij aankopen. Bij de registratie moeten vier aspecten worden bijgehouden: 1) de datum van verkrijgen van het goed, 2) een zo specifiek mogelijke omschrijving van het goed, 3) de prijs en 4) de naam en het adres van de aanbieder van het goed. Het DOR biedt hiermee de mogelijkheid aan de database Stopheling om automatisch te controleren of een goed als gestolen geregistreerd staat, bijvoorbeeld aan de hand van een serienummer. Indien dit het geval is, is er een match en krijgt de politie hier melding van.²³ Een match wordt ook wel een full hit genoemd. In figuur 6.3 staan het aantal full hits naar politie-eenheden over de jaren 2017 tot en met 2019 weergegeven.

Figuur 6.3: De full-hits in Stopheling binnen de verschillende politie-eenheden



Kijkend naar de afzonderlijke politie-eenheden blijkt de politie-eenheid Den Haag de meeste full hits te hebben in 2019, gevolgd door de politie-eenheden Amsterdam, Oost-Nederland en Rotterdam. De minste full-hits zijn voor de politie-eenheden Noord-Holland en Limburg. De jaarlijkse alomvattende cijfers laten zien dat het aantal full hits in 2019 sterk is gedaald ten opzichte van 2018, nadat in 2018 een verdrievoudiging heeft plaatsgevonden ten opzichte van 2017. Enkel in de politie-eenheid Rotterdam blijkt het aantal full hits in 2019 hetzelfde te zijn gebleven. De oorzaak van deze daling is onbekend, maar een aan-

tal experts heeft zijn of haar gedachten hierover laten gaan waaruit de volgende mogelijke oorzaken zijn voortgekomen:

- Er is sprake geweest van een afname van de registratiediscipline bij opkopers waardoor er minder fietsen zijn ingevoerd in DOR en daarbij heeft er minder handhaving op de registratieplicht plaatsgevonden door de politie en boa's;
- De aanpak heeft in dusverre succes gehad dat gestolen fietsen minder vaak door dieven worden aangeboden aan fietshandelaren. De afzetmarkt via fietshandelaren is in die zin beter afgegrensd;
- Er is sprake geweest van een afname van het aantal fietsdiefstallen waardoor er procentueel ook minder gestolen fietsen worden aangeboden;
- Er zijn om en nabij 2.000 van de 3.000 fietszaken in Nederland die zich hebben aangemeld in het DOR waarvan ongeveer 500 van de 2.000 fietszaken niet registreren. Daarnaast wordt nauwelijks gecontroleerd of de invoer in het DOR correct wordt uitgevoerd;
- Er zijn 42 accounts met de rol fietsdepot uitgegeven, maar 8 van de 42 registreren niet of niet meer. Daarnaast is het bekend dat de grote fietsdepots niet alle fietsen invoeren.
- Om diefstal tegen te gaan, vertonen burgers sociaalpreventief gedrag. Kijkende naar de drie voornoemde achtergrondkenmerken tonen de cijfers van het CBS (2020) aan dat 37 procent van de burgers hun fietsen in 2019 in een bewaakte fietsenstalling zijn gaan plaatsen, tegenover 35 procent van de burgers in 2012. Het sociaalpreventieve gedrag verschilt wel naar de stedelijkheidsgraad van een gebied. Hoe minder stedelijk een gebied is, des te minder wordt een fiets ook in een bewaakte fietsenstalling geplaatst (CBS, 2020).
- Naast een verbetering in het sociaalpreventieve gedrag van burgers, kunnen de fietsen qua uitrusting ook worden verbeterd om zodoende fietsdiefstal terug te dringen. Een voorbeeld hiervan is dat fietsen (met name e-bikes) steeds vaker uitgerust worden met een speciale chip

door fabrikanten en verzekeraars waarmee de fiets teruggevonden kan worden wanneer deze is gestolen. Volgens de ANWB wordt twee derde van de gestolen fietsen met zo'n chip teruggevonden. Daarvoor is het wel van belang dat de verzekerden diefstal direct melden, omdat de fiets een dag later al naar het buitenland kan zijn.²⁴ Cijfers van FRIS Nederland B.V. zijn nog positiever ten aanzien van het aantal teruggevonden gestolen fietsen. In de jaren 2017 (wat een opstartjaar betrof) en 2018 zijn respectievelijk 69 en 277 meldingen binnengekomen van gestolen fietsen met een Track and Trace-systeem. Voor beide jaren geldt dat 84 procent van de gestolen fietsen zijn teruggevonden, terwijl slechts 4 procent niet is teruggevonden. Een interessant gegeven is dat 9 procent van de fietsen als bijvangst zijn gekenmerkt. Bijvangst betekent dat er complete opslagplekken of distributieplekken worden gevonden waar naast de te vinden fiets ook nog andere gestolen fietsen staan.²⁵ In 2019 zijn in totaal 353 meldingen gedaan van een gestolen fiets waarvan 75 procent is teruggevonden, 6 procent niet is teruggevonden en 15 procent als bijvangst genoteerd staat. Ook Accell heeft in 2020 circa 25.000 fietsen uitgerust met technologie waarmee gestolen fietsen teruggevonden kunnen worden. Tot dusverre heeft Accell 26 meldingen ontvangen van gestolen fietsen waarvan er uiteindelijk 22 zijn teruggevonden (84 procent). Zij onderscheiden een drietal redenen voor dit hoge percentage: 1) de goede integratie door Accell, (2) de professionele recovery door G4s en (3) de ondersteuning in het opsporingsproces door de overheid.

- Niet alleen burgers laten hun fietsen uitrusten met een Track and Trace-systeem, want ook de politie maakt hier gebruik van. Deze fietsen worden ook wel lokfietsen genoemd. Buiten het feit dat er zodoende honderden verdachten worden opgepakt, geeft het ook een signaal af naar eventuele toekomstige daders van fietsdiefstal en zullen zij door de vergrote pakkans minder snel overgaan tot fietsdiefstal. Uit het werkbezoek blijkt dat de politie in 2015 1.470 keer een lokfiets heeft ingezet. Dat heeft 954 keer geleid tot het aanhouden van een verdachte (65 procent). Dat zijn er bijna drie keer meer dan in 2013.²⁶ In 2018 blijken er meer lokfietsen te zijn ingezet dan in 2015, namelijk 2.452. Dit heeft 479 verdachten opgeleverd (19,5 procent) terwijl er naar aanleiding van de inzet van 1.044 lokfietsen in 2019 in totaal 270 verdachten (25,9 procent) zijn aangehouden. Een mogelijke verklaring voor de

daling van het percentage verdachten ten opzichte van 2015 is dat er bij de politie geen opvolging meer wordt gegeven aan de inzet van lokfietsen door de verminderde capaciteit ten aanzien van fietsdiefstal.

6.4 Informatie uit de gesprekken en werkbezoeken

Veel experts constateren dat fietsdiefstal van overheidswege geen prioriteit heeft. Een expert geeft in dit kader aan dat een burger er begrip voor zal hebben dat de aanpak van zogenaamde high impact crimes voorrang verdient; fietsdiefstal wordt door hem juist bestempeld als een low impact crime. Daardoor wordt het volgens enkele experts juist lastig om fietsdiefstal aan te pakken en benadrukken zij dat een centrale rol vanuit de overheid juist nu onmisbaar is, ondanks allerlei initiatieven op het gebied van preventie en repressie die vanuit de markt naar boven komen. Daar hoort volgens enkele experts ook bij dat consumenten op hun verantwoordelijkheid gewezen worden, met de volgende boodschap: zet hem op slot en maak hem traceerbaar, want anders zou na diefstal niet altijd meer een gloednieuwe fiets gegarandeerd moeten worden. Twee visies zouden volgens experts beter voor het voetlicht moeten komen: ten eerste moet niet het aantal jaarlijkse fietsdiefstallen centraal staan, maar de omvang van de totale financiële schade. En ten tweede bieden juist de kopers van duurdere fietsen kansen door de preventie in eerste instantie bij hen stevig vorm te geven, waarna preventieve maatregelen uitgerold kunnen worden naar de goedkopere modellen.

Consumentenpreventie

Consumentenpreventie is voor veel experts een nog verder te ontwikkelen terrein. Bijna alle experts zijn het erover eens dat het vastzetten van een fiets met twee sloten voor de gelegheidsdief al een drempel opwerpt. Toch geven ook velen aan dat er grenzen aan zitten omdat ieder slot te openen is, al was het maar met een 'loper'. Uiteindelijk zal de burger zich volgens meerdere experts moeten realiseren dat ze zelf de kosten voor fietsdiefstal zullen moeten betalen, bijvoorbeeld door een verhoging van het eigen risico van een huurfiets of via de premie van de verzekering. Toch blijft het lastig om consumenten aan te zetten tot verantwoordelijk gedrag. De experts geven aan dat verzekerden hun fiets wel op slot zetten, al was het maar omdat de sleutel(s) na diefstal bij de verzekering overgelegd moet kunnen worden. Maar de gesproken verzekeraars geven aan dat het niet lukt om een dergelijke eis voor een tweede slot op te leggen; een kettingslot biedt die controlemogelijkheid zoals bij het hoofdslot gewoon niet.

Hoe de consument te bereiken met een preventieve boodschap? Er worden door experts initiatieven genoemd, zoals het geven van informatie en voorlichting op straat. Alleen wordt getwijfeld over de schaal waarop burgers bereikt worden: er ontbreekt een grootschalige bewustwordingsstrategie. Toch vinden velen dat er stevig gecommuniceerd moet worden richting consumenten over fietsdiefstal en preventiemogelijkheden. Als voorbeeld noemt een expert de communicatie over gestolen fietsen die op Marktplaats worden aangeboden; Marktplaats zou potentiële kopers in ieder geval moeten informeren dat ze de registratienummers kunnen checken via Stopheling.

Koopje op Marktplaats.nl

Op 19 februari 2020 worden acht elektrische fietsen op Marktplaats aangeboden voor 1.300 euro. Het betreft allemaal A-merken (Trek, Koga, Batavus en Giant). Het zijn niet de nieuwste elektrische fietsen en van een fiets is de accu kapot. Het is mogelijk om vanaf 1.000 euro te bieden. Omdat al een bod van 1.070 is uitgebracht, bieden wij 1.075 euro. De verkoper reageert na een half uur met de boodschap dat hij het bod accepteert. Daarop vragen wij van alle fietsen het framenummer om deze te checken op Stopheling.nl. De verkoper reageert met het bericht dat *'de aankoop safe is omdat hij alleen maar bij dealers inkoopt'*. Na een half uur stuurt hij acht afzonderlijke foto's met de frame-stickernummers. We besluiten even niet te reageren, waarna hij na een uur het volgende meldt: *'te laat, verkocht'*.

Producentenpreventie

Door de fietsfabrikanten die bij de gesprekken aanwezig waren, wordt aangegeven dat er al veel mogelijk is als het gaat om het inbouwen van een chip in de fiets/op de batterij. Tegelijkertijd wordt ook gemeld dat hier een kostenplaatje aan zit en er daarom enige terughoudendheid is om dergelijke systemen standaard in te bouwen. Een veelgehoorde mening is dat daarom in eerste instantie begonnen moet worden met het 'chippen' van duurdere fietsen. Als dergelijke systemen in de fiets ingebouwd worden, dan is de heersende mening onder de experts dat een succesvolle aanpak meer dan dat vereist. Een aandachtspunt is bijvoorbeeld dat diverse partijen verschillende systemen hebben ontwikkeld. Dit is voor veel experts een afbreukrisico; zij hopen dat er uiteindelijk gewerkt gaat worden met één systeem of in ieder geval meerdere systemen waarbij de gegevens onderling te verbinden zijn voor wat betreft diefstalregistratie. De kritiek op het track and trace-model is dat er nu nog teveel wordt uitgegaan van de vrijwillige deelna-

me van consumenten, terwijl een succesvolle aanpak vereist dat zoveel mogelijk mensen hierop aangesloten zijn.

Preventie door 'derden'

In het algemeen zijn de experts positief over de ontwikkelingen die plaatsvinden rondom (bewaakte) fietsstallingen. Diverse experts verwijzen naar verschillende steden waar nieuwe stallingen resulteren in een sterke daling in fietsdiefstal. Toch vinden nog enkele experts dat nog meer fietsstallingen beter beveiligd kunnen worden. Ook andere ideeën worden door experts aangedragen, zoals het standaard inbouwen van een stalen ring aan het huis, waar de fiets aan vastgezet kan worden. Hier ligt een verantwoordelijkheid voor bouwcorporaties en consumenten zelf.

Veel experts blijven hameren op de 'tweedeslotactie', maar de gedachte over het effect hiervan verschilt. Een expert geeft aan dat dealers die deze actie aanbieden lagere diefstalcijfers hebben dan dealers die dit niet doen. Tegelijkertijd wordt ook getwijfeld aan dit succes, omdat het eerste type dealers dan een lagere omzet zou draaien.

Ook vinden enkele experts dat de 'nietjes' waar fietsen aan vastgezet kunnen worden, zeker moeten blijven. Er lijkt volgens hen bij gemeenten alleen een ontwikkeling gaande dat nietjes weggehaald worden omdat ze weesfietsen zouden bevorderen.

Het doen van aangifte (negatieve registratie)

De experts bevestigen het beeld dat er veel mensen zijn die geen aangifte doen. Bovendien is de dalende aangiftebereidheid voor een expert niet vreemd, omdat dit ook voor andere criminaliteitsvormen geldt. Door experts worden de volgende drie factoren genoemd die de aangiftebereidheid onder slachtoffers beïnvloeden: de visie op het doel en nut van aangifte, het aangifteproces zelf en eerdere ervaringen of ervaringen van anderen met het aangifteproces. We gaan nog kort op deze drie factoren in.

Wat betreft het doel van de aangifte legt een aantal experts een verband met de verzekerde fietsen. Omdat dit een eis van de verzekeraars is, wordt aangifte gedaan. Een expert suggereert dat de dalende ontwikkeling in aangiften een directe relatie heeft met een dalend aantal gestolen verzekerde fietsen. Andersom geredeneerd geven sommige experts aan dat de daling in aangiften daarom vooral door een afname in aangiftebereidheid na diefstal van goedkopere fietsen te verklaren is. Daarnaast zien veel slachtoffers volgens experts geen nut in een aangifte, omdat het door de politie toch niet wordt opgepakt als prioriteit.

Over het aangifteproces zelf zijn de experts nagenoeg allemaal van mening dat het te lastig is. Experts beschouwen met name de DigiD-eis als een enorme drempel, die de aangiftebereidheid heeft doen afnemen. Ook de lange duur van aangifte vermoeilijkt het proces. Meerdere experts zouden dan ook graag zien dat het proces wordt versoepeld. Zo zijn er vragen in het aangifteproces die onnodig zijn en verwijderd kunnen worden.

In tegenstelling tot de bevindingen in de enquête stellen de respondenten dat veel slachtoffers negatieve ervaringen hebben met het doen van aangifte. Ook over de daaropvolgende communicatie van de politie zijn enkele niet te spreken. Dan wordt het idee dat aangifte doen geen nut heeft nog verder bekrachtigd volgens experts: *'het lijkt alsof de aangifte in de prullenbak wordt gegooid terwijl dat niet zo is'*. Enkele experts zijn van mening dat er daarom beter gecommuniceerd moet worden door de politie, zowel over de aanpak van fietsdiefstal als over de afloop van hun aangifte. Een expert vindt het ook tekenend dat het slachtofferbeleid van de politie niet geldt voor mensen die aangifte doen van fietsdiefstal; er wordt geen slachtofferhulp geboden, hoewel dit bij andere vormen van diefstal wel het geval is. Al met al zijn veel experts ongelukkig met het feit dat het aantal aangiften van fietsdiefstal is gedaald van 107.465 in 2010 naar 68.260 in 2018. Door een expert wordt de dalende aangiftebereidheid zelfs een 'gat in de keten' genoemd.

Daarentegen zijn er ook experts die het doen van aangifte een achterhaalde gedachte vinden. Bij voorkeur wensen zij dat er een bepaalde diefstalregistratie komt die veel laagdrempeliger is. Een aantal keer is gesuggereerd om een fiets eerst als vermist op te geven en niet direct als gestolen. De (vaak digitale) aangifte moet vervolgens dan niet eerst geverifieerd worden door een politiefunctionaris, maar zou direct moeten worden doorgezet naar Stopheling. Dit scheelt tijd en levert mogelijk eerder teruggevonden fietsen op. Als een fiets vervolgens wordt teruggevonden (bijvoorbeeld bij een fietsdepot), blijft de status 'vermist'. Als deze niet wordt teruggevonden, wordt de status aangepast naar 'gestolen'. Een andere suggestie is om fietsdiefstal te gaan beschouwen als een simpele diefstal (zoals winkeldiefstal), waartegen een geldboete opgelegd kan worden. Dat scheelt veel administratieve handelingen bij de politie en het Openbaar Ministerie. Dan wordt het volgens experts ook mogelijk om boa's hierop in te zetten.

Een hindernis in de aangifte is het vereiste dat het merk en framenummer vermeld moeten worden, anders wordt de aangifte volgens een expert uiteindelijk ook niet doorgezet naar het fietsdiefstalregister. Op zich is dit logisch volgens sommigen, omdat een zoektocht naar een gestolen 'blauwe omafiets' ondoenlijk is. Juist vanwege de omissies in het aangifteproces vinden veel experts het tijd

voor een nieuwe vorm: positieve registratie. Zij stellen voor om dan te beginnen met de duurdere fietsen die connected zijn.

Positieve registratie

Experts zien in het algemeen wel het nut hiervan, maar in de uitwerking daarvan ziet men veel obstakels. Een aandachtspunt dat naar voren wordt gebracht is bijvoorbeeld dat er momenteel veel goedkope fietsen zonder (uniek) framenummer vanuit het Verre Oosten geïmporteerd worden. Dit maakt positieve registratie onmogelijk. Sowieso verschilt de mening van experts over het nut van registratie op framenummer; velen vinden het achterhaald en zijn mede daarom alleen voor registratie van de duurdere fietsen die connected zijn. En de registratie met stickers onder de lak wordt in het algemeen als te fraudegevoelig beschouwd. Sowieso zul je volgens een expert moeten accepteren dat niet iedereen geregistreerd wil staan; die gedachte leeft vooral bij de *hard core* fietsers.

De kosten voor de registratie zijn een volgend obstakel. In het algemeen wordt door de experts aangenomen dat positieve registratie geen kans heeft als een consument daar apart voor moet gaan betalen; het moet eigenlijk al in de prijs verweven zitten. Een andere expert doet het voorstel voor korting van de verzekering als een fiets wordt geregistreerd. Alleen geeft deze expert tegelijkertijd aan dat verzekeraars niet mee willen in het koppelen van registratie, vooral vanwege concurrentieoverwegingen.

Er wordt volgens een expert bij positieve registratie momenteel veel gekeken naar de kentekenregistratie van de speed pedelecs, hoewel veel experts in het algemeen zeker niet zitten te wachten op deze registratie voor gewone fietsen en de e-bikes. Het doel van positieve registratie moet wel goed in de gaten gehouden worden: het gaat erom dat zoveel mogelijk partijen samenwerken door registratie-informatie met elkaar te delen. Een aantal experts is hier somber over, omdat de verschillende partijen verschillende belangen hebben. Een fabrikant wijst ook op het verschil op dit gebied tussen de A-merken en de importmerken: de eersten willen wel mee in de registratie-initiatieven, maar de rest meekrijgen blijft lastig. Een aantal experts ziet een ideaalmodel voor zich, waarbij al bij aankoop gegevens van fiets (via de fabrikant) gekoppeld worden aan de gegevens van de klant, zijn eventuele abonnement van de fietsstalling, de eventuele verzekering, Stopheling, et cetera.

Een vraag van andere orde die experts opwerpen, is of accu's apart geregistreerd moeten worden. Hiervoor is wel de medewerking van de fabrikanten nodig, vooral de huidige grootaanbieders van accu's. Zij moeten de serienummers van de accu's namelijk verstrekken.

Opsporing door de politie

De meeste experts zijn tevreden over de politie voor wat betreft het uitvoeren van opsporingsacties bij een diefstal op heterdaad. In de regel is de politie daarvoor bereid om direct opsporingshandelingen te verrichten. Een aantal experts geeft aan dat bij de opsporing snelheid cruciaal is; het tempo van handelen is belangrijk, omdat een burger na een diefstal *'vaak de dag erna alweer in de winkel staat voor een nieuwe fiets'*.

Daarentegen zijn de experts ronduit teleurgesteld in de beleidsmatige aanpak van de politie tegen fietsdiefstal, zeker nu de Nationale Politie heeft aangekondigd geen prioriteit meer te geven aan fietsdiefstal. Wat dat laatste betreft zien de experts, soms met lede ogen, steeds meer initiatieven ontstaan om vermiste fietsen door private partijen op te sporen. Zo worden diverse voorbeelden genoemd, zoals de NS die jongeren inhuurt om vermiste fietsen op te sporen, een beveiligingsbedrijf om gecipte fietsen terug te vinden en boa's die vermiste fietsen traceren.

Technische hulpmiddelen

Als het gaat om sloten op de fiets, lopen de meningen bij experts uiteen. Sommigen geven aan dat sommige sloten (nagenoeg) onkraakbaar zijn, maar anderen zijn van mening dat ieder slot te openen is door daders. Een aantal experts komt met het verwijt dat de beste sloten niet gepromoot worden, terwijl hier volgens hen kansen liggen. Ook wordt de nodige potentie gezien in elektronische sloten, hoewel deze nog niet perfect zijn (de batterij van het slot kan leeglopen, als het slot open gaat met de telefoon kan de telefoonbatterij net leeg zijn, et cetera). Daarnaast moeten verzekeraars kunnen zien dat een elektronisch slot daadwerkelijk op slot stond, bijvoorbeeld door middel van een logbestand. Verder wordt gesuggereerd dat startonderbrekers en vingerherkenning, die al in auto's gebruikt worden, ook potentie zouden kunnen hebben voor (duurdere) fietsen. Een andere expert noemt ontwikkelingen die nog weinig gebruikt worden, zoals *geofencing* (alarm dat afgaat als een fiets buiten een bepaald gebied gaat) of een *killslot* (via de telefoon de motor van de fiets op afstand uitschakelen).

Nagenoeg alle experts hebben een mening over het toepassen van track and trace op fietsen. Experts van particuliere partijen zouden graag zien dat er standaard traceertechniek in de fiets wordt ingebouwd. De fietsfabrikanten geven aan dat dat nu nog duur is, maar dat deze techniek vanaf 2024 standaard in fietsen verwerkt zal worden. Dan wordt door sommige experts ook gehoopt dat verzekeraars de eis gaan stellen dat verzekerden alleen nog een fiets met een chip

kunnen verzekeren. De mening over de huidige effectiviteit van track and trace verschilt tussen experts, vooral omdat de aantallen traceerbare fietsen nog te laag ligt.

Een punt van aandacht is dat we in het onderzoek zeker vier track and trace-systemen hebben onderscheiden. Enkele experts die geen belang hebben bij deze systemen geven aan te hopen dat er uiteindelijk één landelijk systeem gebruikt zal gaan worden of dat er onderlinge verbinding tussen deze systemen gelegd zal worden via één overkoepelend registratiesysteem.

Dief laat e-bike met digi-slot staan

21 augustus 2017

Fabrikanten van e-bikes hebben eindelijk een effectief wapen gevonden tegen de massale diefstal van dure elektrische fietsen. Van de eerste 6.000 e-bikes met gps-chip werd er niet één gestolen. De fietsindustrie zet vol in op het nieuwe wapen tegen diefstal.

De digitale beveiliging is een grote slag in de wapenwedloop tussen fietsendieven en fabrikanten. Vorig jaar werd 10 procent van de 271.000 nieuwe e-bikes gestolen. Een fietsverzekeraar is zo overtuigd van de digitale beveiliging, dat de diefstalpremie voor de zogeheten smart e-bike maar 36 euro per jaar is. Eén jaar diefstalverzekering voor een reguliere e-bike is vier keer zo duur.

De fiets met gps en een ingebouwde gsm geeft de eigenaar een melding op de smartphone als iemand aan het fietsslot morrelt. Verdwijnt de fiets toch, dan is op de app tot op de meter nauwkeurig te zien waar de fiets staat.

Bron: www.ad.nl

Verzekeren

Meerdere respondenten verwachten dat mensen voorzichtiger zullen omgaan met hun fiets omdat de aanschafprijs steeds hoger komt te liggen. De stijgende prijs van fietsen heeft volgens enkele experts dan ook invloed op het aantal verzekeringen dat wordt afgesloten, maar dit zou vooral voor de duurdere fietsen gelden. Een verzekeraar geeft aan dat 80 procent van de cliënten een verzekering wil voor zijn of haar e-bike; bij een normale fiets is dit 45 tot 50 procent. Ook zit er volgens hem een ontwikkeling in de duur van de verzekering. Eerst werden verzekeringen afgesloten voor vijf jaar, nu vinden klanten dit vaak te lang en te duur. Een andere ontwikkeling is dat steeds meer mensen ook fietsonderdelen

laten verzekeren, bijvoorbeeld accu's. Dit hangt sterk samen met de ontwikkeling dat onderdelen vaker gestolen worden.

Een aantal experts geeft aan dat de betrokkenheid van verzekeraars bij fietsdiefstal anders vormgegeven zou moeten worden. Ook de verzekeraars zelf geven aan dat de financiële rek bij het vergoeden van gestolen fietsen, zeker voor de duurere modellen, onder druk komt te staan. Een verzekeraar oppert daarom het idee om met een nieuw verzekeringssysteem te komen, waarbij juist 'schadevrije jaren' beloofd worden in plaats van een vergoeding van de nieuwwaarde na 3 tot 5 jaar. Een andere verzekeraar oppert het plan om een fietsverzekering op jaarbasis te betalen. Dit zou consumenten meer aanzetten tot bewuster preventief gedrag.

De eis van een tweede slot om recht te hebben op een vergoeding na diefstal is volgens experts bij meerdere verzekeraars overwogen. Alleen blijkt dit niet te controleren, omdat dergelijke sloten niet vast zitten aan de fiets en het gebruik dus niet aan te tonen is.

De keten

Eerder is al aangegeven dat door experts getwijfeld wordt aan de inzet van de politie en dit een gemis is voor de ketenbrede aanpak. Een paar experts geven aan dat er mogelijkheden liggen voor een ketenbrede aanpak, maar dan moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- Er moet een uniek nummer voor een fiets en een batterij voorhanden zijn;
- Omdat de politie terugtreedt, zal een andere instantie (boa's, particuliere beveiligingsbedrijven) voor de opsporing en terugbezorging van vermiste/gestolen fietsen aangewezen moeten worden;
- Er moet een registratiesysteem worden opgezet waarin partners relevante informatie kunnen plaatsen en delen. In dat geval moet een registratiesysteem slimmer aangeboden worden aan consumenten, bijvoorbeeld in de vorm van een 'ja, tenzij-constructie'.²⁷
- Het stallen/de mogelijkheden tot vastzetten van fietsen moet nog meer gefaciliteerd worden.

- De essentie voor een expert is dat er een aanpak gevonden wordt waar alle partijen wat in zien. Gelijk wordt aangegeven dat het lastig is om dit te realiseren, omdat er altijd wel minimaal een partij is die een belang heeft dat tegengesteld is aan de belangen van andere partijen. Toch moeten partijen belangenoverstijgend gaan denken, wil de aanpak van fietsdiefstal succesvol worden.

6.5 Belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk

Hieronder staan in chronologische volgorde de belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk vermeld. Deze bevindingen zijn opgehangen aan de voor de aanpak benoemde thema's preventie, registratie, repressie, compensatie, technische hulpmiddelen en de aanpak in de keten.

- Preventie: pas wanneer consumenten zelf slachtoffer van fietsdiefstal zijn geworden, denken ze (meer) na over het veilig stallen van hun fiets en andere preventieve maatregelen. Indicatief is dat ze op de vraag naar aanpaksuggesties vooral kijken naar veiligheidsmaatregelen die door derden getroffen kunnen worden en minder naar wat ze zelf kunnen doen. Als consumenten verzekerd zijn, dan neemt het aantal andere preventieve maatregelen toe. Fietsfabrikanten en 'derden' zijn actief bezig met preventieve maatregelen. Daardoor is het onder andere mogelijk betere sloten te gebruiken, fietsen veilig te stallen (hoewel niet altijd), een fiets met chip te 'connecten' of track and trace op een fiets te plaatsen. Een aandachtspunt is wel dat er veel verschillende digitale systemen in omloop zijn en dat fietsstallingen soms beter beveiligd mogen worden.
- Registratie: hierin is onderscheid te maken tussen 'negatieve' registratie (aangifte na diefstal) en 'positieve' registratie (registreren van fietskenmerken, nog voor een fiets gestolen is). De omstandigheden rondom negatieve registratie lijken minder gunstig te worden. Zo is er geen framenummervplichting, wijst onderzoek in Amsterdam uit dat ondanks het graveren van de fiets toch meer fietsen gestolen worden en is de mening van experts over de aangifte(bereidheid) meestal negatief. In tegenstelling tot wat slachtoffers vinden, geven experts aan dat het aangifteproces te lastig is en in de huidige tijd mogelijk achterhaald, ook omdat de politie weinig prioriteit aan fietsdiefstal geeft. Op

het gebied van positieve registratie zijn er veel ontwikkelingen, vooral omdat een aanzet gegeven wordt om aan te haken bij 'connected' fietsen (vaak de duurder e-bikes). Toch zijn er nog de nodige obstakels, omdat verschillende partijen diverse initiatieven ontplooiën en versplintering dreigt.

- Repressie: slachtoffers doen weinig aangifte van fietsdiefstal omdat ze niet de meerwaarde zien in de vorm van opsporing door de politie. Uit de Veiligheidsmonitor 2019 blijkt ook dat het aangiftepercentage onder slachtoffers is gedaald van 17,1 procent in 2012 naar 14,2 procent in 2019. Ook het opsporingspercentage ligt laag en bedraagt 3,7 procent van alle aangiften. Via andere kanalen, bijvoorbeeld Stopheling en het Digitaal Opkopersregister, is dit percentage nog wat te verhogen. De politie heeft ook in januari 2020 aangekondigd geen capaciteit meer beschikbaar te stellen voor een landelijke gezamenlijke aanpak van fietsdiefstal, tot teleurstelling van zeer veel experts. Deels worden opsporingsactiviteiten al overgenomen door beveiligingsbedrijven en boa's, hoewel de laatsten hiervoor geen bevoegdheid hebben, uitzonderingen daargelaten. Daarentegen zijn partijen in de regel tevreden over de politie als het om fietsdiefstal op heterdaad gaat.
- Compensatie (fiets verzekeren): Volgens de experts neemt het aantal verzekerde fietsen toe, hetgeen ook verklaard kan worden door steeds meer dure e-bikes. Volgens hen zorgt een verzekering voor een te gemakzuchtige houding van consumenten, omdat de nieuwwaarde na 3 tot 5 jaar vergoed wordt. Verzekeraars geven ook aan dat het verzekeren van steeds duurder fietsen bedrijfstechnisch steeds minder interessant wordt en dat er mogelijk toegewerkt moet worden naar een ander verzekeringsmodel (bijvoorbeeld no-claim of eigen risico).
- Technische hulpmiddelen: de ontwikkelingen op technisch gebied gaan snel. Chips in fietsen, track and trace, bewegingsmelders en startonderbrekers zijn enkele voorbeelden hiervan. Ook worden sloten steeds beter en zijn er diverse ontwikkelingen die ondersteunend zijn voor een nieuwe vorm van registratie, zowel voor positieve (registreren fietskenmerken) als negatieve registratie (melden dat fiets gestolen is). Dergelijke registratievormen hebben baat bij input van zoveel mogelijk ketenpartners, om de vindbaarheid van vermiste fietsen te bevorderen.

De experts zijn verdeeld over de technische hulpmiddelen; er zijn voorstanders van bepaalde hulpmiddelen, maar anderen zien ook nadelen, bijvoorbeeld hoge kosten, en twijfelen over de effectiviteit.

- Ketenaanpak en combinaties van maatregelen: uit de literatuur komt naar voren dat een gemeenschappelijke aanpak met meerdere maatregelen het beste werkt tegen fietsdiefstal. De experts vrezen anders ook dat de verschillende belangen van partijen contrair werken en voor versnippering van de aanpak zorgen. Alleen geven veel experts aan centrale regie vanuit de landelijke overheid en de terugtrekkende coördinerende rol vanuit de politie te missen.

Eindnoten

1. Centrum Fietsdiefstal, 6 oktober 2014.
2. Zie bijvoorbeeld ook www.stichtingart.nl, een site die een test voor fietsloten faciliteert.
3. Fietsersbond, 1 november 2017.
4. NieuwsFiets.nu, 23 mei 2020.
5. Centrum Fietsdiefstal, 27 januari 2020.
6. RTL Nieuws, 27 januari 2020.
7. De Volkskrant, 27 december 2018.
8. Centrum Fietsdiefstal, 11 april 2013.
9. Centrum Fietsdiefstal, 23 augustus 2013.
10. Hetzelfde geldt voor weesfietsen, maar dit is geen onderwerp van onderzoek.
11. Een voorbeeld hiervan zijn de al eerder genoemde boa's die een met track and trace uitgeruste fiets opsporen. Formeel is een boa Domein 1 niet bevoegd om fietsen op te sporen, maar zijn specifiek door het OM aangewezen boa's in het kader van een pilot hiervoor geautoriseerd.
12. Het volgende motto staat op de homepage van S.A.F.E.: volgens S.A.F.E. hebben de overheid, de industrie, verzekeraars, maatschappelijke organisaties en de kennisinstellingen een gezamenlijke verantwoordelijkheid om fietsdiefstal te voorkomen en te bestrijden. De Stichting ziet het als haar taak om deze partijen met elkaar te verbinden, samenwerking te faciliteren en te stimuleren, vroegtijdig trends te signaleren, en thema's te agenderen.
13. Centrum Fietsdiefstal is een samenwerking tussen het CCV en S.A.F.E. Bron: centrumfietsdiefstal.nl/gemeente/stappenplan. De andere stappen zijn projectorganisatie, probleeminventarisatie, plan van aanpak, maatregelen, evaluatie en borging.
14. Het gaat zowel om slachtoffers van fietsdiefstal als om niet-slachtoffers.
15. Dit lage percentage zal ook terug te voeren zijn op het nog relatief kleine aantal respondenten wiens elektrische fiets is gestolen.
16. De multivariate analyse die hier wordt gebruikt is een multiple regressie-analyse.
17. Voor verstedelijking wordt geen verschil gevonden in de mate waarin preventieve maatregelen worden genomen door slachtoffers: iemand uit een grote stad doet er volgens het analysemodel

net zoveel aan dat zijn of haar fiets niet gestolen wordt als iemand uit een dorp. Ook wat betreft de dagelijkse bezigheid worden geen (significante) verschillen gevonden.

18. Het verschil is significant op niveau p kleiner of gelijk aan .05.
19. Het verschil is significant op niveau p kleiner of gelijk aan .05.
20. Dit is gedaan met behulp van multiple regressie-analyse. Zie bijlage 4.
21. Dit is gedaan met behulp van logistische regressie-analyse. Zie bijlage 4.
22. Er kwamen geen suggesties voor die door 10 of 11 respondenten zijn gegeven. Vandaar dat de grens van 12 is gekozen.
23. Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, n.b.
24. Algemeen Dagblad, 11 maart 2020
25. Algemeen Dagblad, 11 maart 2020
26. NU.nl, 1 juni 2016.
27. Een gegeven suggestie is om het besef onder consumenten te laten groeien dat fietsdiefstal geen 'sexy' onderwerp is. Er moet bij voorkeur een systeem ontwikkeld worden waarin burgers worden gestimuleerd om een preventieve actie in te zetten. Een suggestie die gedaan is om bijvoorbeeld de kosten van een weggesleepte fiets te verminderen voor burgers die hun fiets hebben geregistreerd en/of voorzien van track and trace.

Geraadpleegde bronnen

Literatuur

ANWB (2018). *Feiten rond fietsdiefstal 2018*.

Baljet, P., Onkenhout, H. & Vlek, O. (2018). *Ontwikkelingen rondom fietsdiefstal in Nederland. Een kwantitatief onderzoek onder ANWB-leden in opdracht van de ANWB*. Amsterdam: Ruigrok NetPanel.

Berhиту, B. en Vollaard, B. (2017). *Lokfietsen schrikken fietsdieven af*. Verkregen op 18-04-2019 via www.ccv-secondant.nl/platform/article/lokfietsschrikken-fietsdieven-af.

Braga, A., Turchan, B., Papachristos, A. en Hureau, D., (2019). Hot spots policing of small geographic areas effects on crime. In: *Campbell Systematic Reviews*. 2019;15:e1046.

CBS (2018). *Veiligheidsmonitor 2017*. Den Haag: CBS.

CBS (2019). *Geregistreerde diefstallen; diefstallen en verdachten, regio*. Verkregen op 17-04-2019 via [www/statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83651NED&DI=0,3,5&D2=0&D3=1&D4=0&D5=a&HDR=G4,G3,G1,T&STB=G2&VW=T](http://www.statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83651NED&DI=0,3,5&D2=0&D3=1&D4=0&D5=a&HDR=G4,G3,G1,T&STB=G2&VW=T).

CBS (2020). *Veiligheidsmonitor 2019*. Den Haag: CBS.

CCV (2013). Trends in handhaving en toezicht. In: *Secondant, December 2013*, 27, 6. Utrecht: CCV.

Chen, P., Liu, Q., & Sun, F. (2018). Bicycle parking security and built environments. *Transportation research part D: transport and environment*, 62, 169-178.

Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American sociological review*, 588-608.

Dessens, C. (2013). *Framenummervplichting*. Brief aan minister Schultz van Haegen, 10 oktober 2013. Den Haag: Stuurgroep Aanpak Fietsdiefstal.

Ferwerda, H., Ham, T. van, Scholten, L. & Jager, D. (2016). *Focus op heling. Een onderzoek naar het functioneren van de helingmarkt, het beleid tegen en de gevolgen van heling*. Arnhem: Bureau Beke.

Gemeente Barneveld (2018). *Pilot aanpak fietsdiefstal*. Barneveld: gemeente Barneveld.

Ham, T. van & H. Ferwerda (2017). *De publiek-private aanpak van mobiel banditisme. Een verkenning van de mogelijkheden voor 2017-2018*. Bureau Beke, Arnhem.

Hendriks, R., Louwerse, K. & Tetteroo, E. (2016). *Agenda Fiets 2017-2020*. Utrecht: Tour de Force.

Homburg, G., (2013). *Ex ante evaluatie framenummervplichting*. Amsterdam: Regioplan.

Johnson, S. D., Sidebottom, A., & Thorpe, A. (2008). *Bicycle theft*. Washington, DC: US Department of Justice, Office of Community Oriented Policing Services.

Koninklijke RAI Vereniging (2018). *Feiten en cijfers. Fietsen 2018*.

Levy, J. M., Irvin-Erickson, Y., & La Vigne, N. (2018). A case study of bicycle theft on the Washington DC Metrorail system using a Routine Activities and Crime Pattern theory framework. In: *Security Journal*, 31(1), 226-246.

Mburu, L. W., & Helbich, M. (2016). Environmental risk factors influencing bicycle theft: a spatial analysis in London, UK. In: *PLoS one*, 11(9), 1-19.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013). *Gratis bewaakte fietsenstallingen*. Den Haag.

Onkenhout, P., Vlek, O. en Peters, W. (2013). *Fietsendiefstal: een kwantitatief onderzoek onder ANWB-leden naar het onderwerp fietsendiefstal*. Den Haag: ANWB.

RAI Vereniging (2020). *Fietsdieven krijgen vrij spel*. Persbericht. Amsterdam: RAI Vereniging.

Ridder, J. de, Kok, A., Maat, R. van de en Leenheer, M., (2020). *Fietsdiefstalbestrijding. Onderzoeksrapport. Deelonderzoek Amsterdam Fietsstad*. Amsterdam: Rekenkamer Metropool Amsterdam.

Sidebottom, A., Thorpe, A. & Johnson, S. D. (2009). Using targeted publicity to reduce opportunities for bicycle theft: A demonstration and replication. In: *European Journal of Criminology*, 6(3), 267-286.

Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit (2019). *Kerncijfers. Tweewielers 2019*.

Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit (2020). *Kerncijfers. Tweewielers 2020*.

Yavari, M., Van Vuure, M en Van Boggelen O. (2018). *Verkenning Living Lab Dynamisch Anoniem Fietsregister Utrecht*. Utrecht: Tour de Force.

Van Dijk, J. J. M., Van Kesteren, J. & Smit, P. (2007). *Criminal victimisation in international perspective: Key findings from the 2004–2005 ICVS and the EU ICS*. Den Haag: Boom Juridische Uitgevers.

Van Lierop, D., Grimsrud, M., & El-Geneidy, A. (2015). Breaking into bicycle theft: Insights from Montreal, Canada. In: *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(7), 490-501.

Geraadpleegde websites

Accell Group (n.b.). Stakeholderinterview aanpak fietsendiefstal. Geraadpleegd via: http://annualreport2017.accell-group.com/docs/Accell_AR_2017/index.php?nr=65&r_code=Accell_AR_2017

Algemeen Dagblad (2020, 11 maart). Pas op: diefstal e-bike stijgt explosief. Geraadpleegd via: <https://www.ad.nl/auto/pas-op-diefstal-e-bike-stijgt-explosief~a2e36d67/>

Alles over Sport (2019, 21 november). Wat zijn de medische kosten van sportblessures? Geraadpleegd via: <https://www.allesoversport.nl/artikel/wat-zijn-de-medische-kosten-van-sportblessures/>

AT5 (2020, 31 maart). Tegen landelijke trend in: aantal fietsendiefstallen Amsterdam stijgt. Geraadpleegd via: <https://www.at5.nl/artikelen/201022/tegen-landelijke-trend-in-aantal-fietsendiefstallen-amsterdam-stijgt>

Beveiligingsnieuws.nl (2018, 16 mei). Aantal aangiften fietsendiefstal met 20 procent gedaald. Geraadpleegd via: <https://beveiligingnieuws.nl/nieuws/aantal-aangiften-fietsendiefstal-met-20-procent-gedaald>

BOVAG (2020, 28 februari). Verkoop elektrische fietsen blijft groeien. Geraadpleegd via: <https://mijn.bovag.nl/actueel/nieuws/2020/februari/verkoop-elektrische-fietsen-blijft-groeien>

Centrum Fietsdiefstal (2013, 11 april). ANWB: Consument kent zijn fiets niet. Geraadpleegd via: <https://centrumfietsdiefstal.nl/nieuws/artikel/anwb-consument-kent-zijn-fiets-niet>

Centrum Fietsdiefstal (2013, 23 augustus). Framenummerverplichting fietsen van de baan. Geraadpleegd via: <https://centrumfietsdiefstal.nl/nieuws/artikel/framenummerverplichting-fietsen-van-de-baan>

Centrum Fietsdiefstal (2014, 6 oktober). Anti-fietsdiefstalactie in Hoevelaken. Geraadpleegd via: <https://centrumfietsdiefstal.nl/nieuws/artikel/anti-fietsdiefstalactie-in-hoevelaken>

Centrum Fietsdiefstal (2020, 27 januari). Fiets gestolen? Ga naar Pepper! Geraadpleegd via: <https://centrumfietsdiefstal.nl/nieuws/artikel/fiets-gestolen-ga-naar-pepper>

Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (n.b.). Digitaal Opkopers Register (DOR). Geraadpleegd via: <https://hetccv.nl/onderwerpen/heling/digitaal-opkopers-register-dor/>

De Gelderlander (2020, 2 maart). Hoe bescherm je de accu van je e-bike? Denk eens aan je kluis! Geraadpleegd via: <https://www.gelderlander.nl/arnhem/hoe-bescherm-je-de-accu-van-je-e-bike-denk-eens-aan-de-kluis~aa120e30/>

De Volkskrant (2018, 27 december). Sticker met framenummer maakt het professionele fietsendieven te gemakkelijk, vindt Fietsersbond. Geraadpleegd via: <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/sticker-met-framenummer-maakt-het-professionele-fietsendieven-te->

gemakkelijk-vindt-fietsersbond~b198d81d/?utm_campaign=shared_earned&utm_medium=social&utm_source=email

EenVandaag (2017, 14 december). Merkfiets prooi voor bendes: miljoenen schade door inbraakgolf. Geraadpleegd via: <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/merkfiets-prooi-voor-bendes-miljoenenschade-door-inbraakgolf/>

FAQT (2019, 18 oktober). Verkeersongelukken kosten Nederland 600 miljoen per jaar. Geraadpleegd via: <http://www.faqt.nl/recent/verkeersongelukken-kosten-nederland-600-miljoen-per-jaar/>

Fietsberaad CROW (2020, 22 mei). Gaan we inderdaad meer fietsen in het post-corona tijdperk? Geraadpleegd via: <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Gaan-we-inderdaad-meer-fietsen-in-het-post-corona>

Fietsersbond (2017, 1 november). Stalling bij station vaak vol. Geraadpleegd via: <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/stalling-station-vaak/>

Fietsersbond (2018, 11 december). Grote fabrikanten houden vast aan fraudegevoelige framenummers. Geraadpleegd via: <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/fietsendieven-katten-systematisch-fietsen-om/>

Fietsersbond (n.b. a). Tien punten voor de Nederlandse fietser. Geraadpleegd via: <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/tien-punten-voor-de-nederlandse-fietser/>

Fietsersbond (n.b. b). Feiten en cijfers over fietsdiefstal. Geraadpleegd via: <https://www.fietsersbond.nl/onderweg/fietsdiefstal/feiten-en-cijfers-over-fietsdiefstal/>

Fietsnetwerk.nl (n.b.). Start campagne Stop fietsdiefstal. Geraadpleegd via: <https://www.fietsnetwerk.nl/actueel/start-campagne-stop-fietsdiefstal/>

Fietssport (2017, 2 maart). Fietsendiefstal. Geraadpleegd via: <https://www.fietssport.nl/magazine/materiaal/fietsendiefstal>

NieuwsFiets.nu (2020, 23 mei). Gaat de fiets zelf zijn eigen onderhoud betalen? Geraadpleegd via: <https://nieuwsfiets.nu/2020/05/23/gaat-de-fiets-zelf-zijn-eigen-onderhoud-betalen/>

NU.nl (2016, 1 juni). Meer mensen aangehouden voor stelen lokfiets. Geraadpleegd via: <https://www.nu.nl/binnenland/4270950/meer-mensen-aangehouden-stelen-lokfiets.html>

NU.nl (2019, 25 juli). Goed jaar voor de appel, perenoogst valt wat tegen. Geraadpleegd via: <https://www.nu.nl/economie/5970400/goed-jaar-voor-de-appel-perenoogst-valt-wat-tegen.html>

NU.nl (2020, 15 juni). Vraag naar fietsen is hoog, aanbod neemt juist af. Geraadpleegd via: <https://www.nu.nl/economie/6057806/vraag-naar-fietsen-is-hoog-aanbod-neemt-juist-af.html>

RTL Nieuws (2020, 27 januari). Fietsendiefstallen zelden opgelost: zo zit het in jouw gemeente. Geraadpleegd via: <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4999926/diefstal-fiets-gestolen-politie-misdaad-oplossingspercentage>

Tweewieler (2019, 20 september). Europese verkopen e-bikes schieten omhoog. Geraadpleegd via: www.tweewieler.nl/elektrische-fietsen/nieuws/2019/09/europese-verkopen-e-bikes-schieten-omhoog-10139631

Bijlagen

Bijlage 1 – lijst met respondenten

Verzekeraars

Kingpolis	Erik Meuken
Allianz	Coby Tetteroo
	Wim Meijer
ENRA	Douwe Boeijenga
ZLM	Naomi Priem

Industrie

Accell Group	Marco Kalden
Gazelle	Huub Lamers
Pon	Raymond Gense
AXA	Ralph Prins
Swapfiets	Joeri de Graaf
RAI	Sacha Boedijn
FRIS recovery	Peter van den Brink
Perfect View	Cas Degen

Retail

Dynamo Retail Group	Maarten de Vos
---------------------	----------------

Consumentenorganisaties

ANWB	Jeanette van 't Zelfde
Fietsersbond	Piet van der Linden
	Kees Bakker

Overheid en aanverwant

Prorail	Folkert Piersma
NS	Roberto Tacke
RDW	Bas Timmermans
CCV	Colin Voetee
	Marike van Deventer
Min. J&V	Martin Donker
	Jaap de Waard
	Ivoline van Erpecum
Min. I&W	Bert Zinn
CROW	Otto van Boggelen

Fietsdepots

Amsterdam	Pieter Berkhout
Utrecht	Pieter Mosterd

Gemeenten

Utrecht	David de Kramer Marjolein Mak
Barneveld	Dirk Klein
Dordrecht	Hermien Janssens
Amsterdam	Daimy Lingen Ria Hilhorst

Bestuur S.A.F.E.

Directeur	Guus Wesselink Ellen Verbeem Bert Gelling Peter van den Brink Jeroen Snijders Blok Mojgan Yavari
-----------	---

Fietshandelaren

Welszwieliers	Robin Wels
Bink fietsen	Stefan Van de Bink
Freek's fietsenmakerij	Freek Philipse

Politie

Ron Willemsen
Jeroen Rothengatter

Werkbezoeken

Swapfiets	Joeri de Graaf
Lokfietsen	Aad Verouden Roelof Veenstra
Depot Haaglanden	Aad Verouden Roelof Veenstra

Overige

Politie	Audy Nettekoven
Politie	Jaap Korevaar
Politie	William van der Valk
Politie	Sybren van der Velden
Politie	Martin Stomp

Bijlage 2 – topiclijst (groeps)interviews

In het onderzoek staat de volgende vraagstelling centraal: ‘Wat zijn de omvang, kenmerken, ontwikkelingen en verschijningsvormen van fietsdiefstal in het algemeen en de mate van georganiseerdheid in het bijzonder (daders en modus operandi), wat is de impact van fietsdiefstal op slachtoffers en welke kansen zijn er voor de aanpak (preventie en repressie)?’

Aard en omvang van fietsdiefstal

- Neemt het aantal fietsdiefstallen daadwerkelijk af, zoals hierboven aangegeven, of neemt het dark number alleen maar toe?
- Zijn bepaalde typen fietsen populairder om te stelen dan andere? Zit daar een ontwikkeling in?
- Zijn bepaalde gebieden/steden populairder dan andere? Zit daar een ontwikkeling in?

Dadergroepen

- Welke verschillende dadergroepen zijn te herkennen? Dit opgedeeld naar eenlingen/groepen
- Welke verschillende dadergroepen zijn te herkennen. Dit opgedeeld naar land van herkomst, leeftijd, et cetera
- Zijn er ontwikkelingen in deze achtergrondkenmerken van dadergroepen?

Slachtoffers

- Zijn er bepaalde typen slachtoffers aan te geven?
- Verandert het type slachtoffers door de jaren heen?
- Zijn er ontwikkelingen rondom slachtoffers op te tekenen, bijvoorbeeld wat betreft maatregelen die zij treffen?
- Hoe staat het met de aangiftebereidheid onder slachtoffers? Is dit toe- of afnemend?

Modus operandi

- Wat zijn de (meest voorkomende) modus operandi?
- Zit er verschil in deze modus, al naar gelang de aard van de fietsen?
- Komen er nieuwe modus operandi bij? En vallen er mo af?

Aanpak van fietsdiefstal

- Welke aanpak wordt momenteel voornamelijk ingezet. Splits dit uit naar politie/OM/fietsbond/et cetera.
- Zit er een ontwikkeling in de aanpak bij de hierboven genoemde partners?
- Volstaat de aanpak die momenteel gekozen wordt?
- Welke aanpak is effectief en welke aanpak juist niet?
- Welke aanpak mist?
- Welke nieuwe ideeën leven er voor succesvolle aanpak?

Bijlage 3 – nationale survey fietsdiefstal

Help mee om fietsdiefstal terug te dringen

Fietsdiefstal is een vervelend bijverschijnsel van de grote aantallen – steeds duurdere – fietsen die in ons land in omloop zijn.

Dat is de reden dat de Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal (S.A.F.E.) aan Bureau Beke uit Arnhem heeft gevraagd om een onderzoek naar de aard, omvang en aanpak van fietsdiefstal in Nederland uit te voeren. Voor dit onderzoek willen we ook ervaringen verzamelen en informatie optekenen van personen die in 2019 het slachtoffer zijn geworden van fietsdiefstal. Uw antwoorden worden vertrouwelijk behandeld en zijn niet naar uw persoon te herleiden.

1. Hoeveel fietsen heeft u voor uzelf in bezit?

(Het gaat bij deze vragen niet om huur-of leasefietsen. Daar komen we later in deze vragenlijst op terug)

- 1
- 2
- 3
- Meer
- Geen

2. Wat is de winkelprijs van deze fiets ongeveer?

(Geef een afgerond bedrag, Het gaat bij deze vragen niet om huur-of leasefietsen. Daar komen we later in deze vragenlijst op terug)

___ euro

3. Wat is de winkelprijs van uw beste fiets ongeveer? (afgerond bedrag)

(Het gaat bij deze vragen niet om huur-of leasefietsen. Daar komen we later in deze vragenlijst op terug)

___ euro

4. Hoe probeert u fietsdiefstal te voorkomen?

Geef uw mening over de volgendestellingen. Kies het toepasselijke antwoord voor elk onderdeel: Dit doe ik/Dit doe ik niet

- Ik denk na over waar ik mijn fiets neerzet

- Ik geef geld uit voor een goed extra slot of goede extra sloten op mijn fiets
- Als het kan, zet ik mijn fiets buiten ergens aan vast
- Als het kan, stal ik mijn fiets binnen
- Ook als ik mijn fiets thuis (tuin, schuur) binnen heb staan, zet ik deze op slot
- Ik betaal graag iets voor het stallen van mijn fiets
- Ik bewaar de kenmerken (zoals het framenummer) van mijn fiets
- Ik laat mij door de fietsverkoper informeren over diefstalpreventie
- Ik neem de accu van mijn elektrische fiets altijd mee om diefstal te voorkomen

5. Hoeveel fietsen zijn er in 2019 van u gestolen?

(Laat eventuele huur-of leasefietsen buiten beschouwing)

- 0
- 1
- 2
- 3
- Meer

6. Welk type fietsen zijn van u in 2019 gestolen?

- Gewone fiets, toerfiets of stadsfiets
- Randonneur, hybride of trackingbike
- Racefiets
- Mountainbike
- Speed Pedelec
- Kinderfiets

7. Gaat het bij minimaal een van de gestolen fietsen om een elektrische fiets?

- Nee
- Ja

8. Kunt u per gestolen type fiets aangeven of het om een elektrische gaat?

- Gewone fiets

- Toerfiets of stadsfiets
- Randonneur, hybride of trackingbike
- Racefiets
- Mountainbike
- Kinderfiets
- Speed Pedelec

9. Wat is met betrekking tot de schade voor u van toepassing?

(Neem de schade van de beste fiets als uitgangspunt als meerdere fietsen zijn gestolen)

- Ik had geen schade want de diefstal van mijn fiets werd geheel gedekt door mijn
 - verzekering
- Ik had schade door de diefstal van mijn beste fiets en die werd deels gedekt door
 - mijn verzekering
- Ik had schade door de diefstal van mijn beste fiets en die werd niet gedekt door
 - mijn verzekering

10. Wat was uw eigen schade?

(Het door de verzekering vergoede bedrag niet meenemen)

_____ euro

11. Waar vond de laatste fietsdiefstal plaats?

- In het stadscentrum
- In een winkelgebied
- Bij een bus-of treinstation
- Voor mijn huis/uit mijn tuin
- Uit mijn schuur/garage
- Uit mijn huis
- Overige

12. Hoe werd deze fiets gestolen?

- Dat weet ik niet
- Gewoon meegenomen, want ik had hem niet op slot staan
- Waarschijnlijk is het hangslot doorgeknipt

- Waarschijnlijk is het fietsslot geforceerd/doorgezaagd
- De fiets is waarschijnlijk opgetild en meegenomen
- Overige

13. Welke impact heeft de laatste diefstal van de fiets op u gehad?

- Geen impact, een fiets is maar een ding
- Emotioneel
- Financieel
- Anders

14. Wilt u uw antwoord toelichten?

Vul uw antwoord hier in:

15. Heeft u aangifte van de laatste fietsdiefstal bij de politie gedaan?

Laat eventuele huur- of leasefietsen buiten beschouwing)

- Ja
- Nee

16. Hoe deed u aangifte?

- Op een politiebureau
- Via het internet

17. Wat vond u van het doen van deze aangifte?

18. Waarom heeft u deze aangifte gedaan bij de politie?

- Omdat ik het doen van aangifte belangrijk vind
- Omdat ik wil dat de dader gepakt/gestraft wordt
- Omdat dit een voorwaarde was van mijn verzekeraar
- Overige

Ruimte voor andere opmerkingen betreffende de aangifte:

19. Wat vond u van het doen van deze aangifte?

- | | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Makkelijk | <input type="checkbox"/> Neutraal | <input type="checkbox"/> Moeilijk |
| <input type="checkbox"/> Duidelijk | <input type="checkbox"/> Neutraal | <input type="checkbox"/> Onduidelijk |
| <input type="checkbox"/> Ging snel | <input type="checkbox"/> Neutraal | <input type="checkbox"/> Duurde lang |

20. Hoe tevreden u bent over de manier waarop de politie uw aangifte heeft opgenomen?

(1 is zeer ontevreden t/m 10 is zeer tevreden)

Wilt u uw antwoord toelichten?

21. Hoe tevreden bent u over de afhandeling

(bv. opsporing en terugkoppeling) van uw aangifte door de politie?

(1 is zeer ontevreden t/m 10 is zeer tevreden)

Wilt u uw antwoord toelichten?

22. Waarom heeft u geen aangifte van de laatste fietsdiefstal bij de politie gedaan? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Het was te veel moeite om online aangifte te doen

Het was te veel moeite om op het politiebureau aangifte te doen

De waarde van de fiets was laag

Ik had de kenmerken (zoals het framenummer) van mijn fiets niet

Aangifte doen heeft toch geen zin

Wilt u uw antwoord toelichten?

23. Wilt u aangeven of u in 2019 gebruik gemaakt heeft van een van de onderstaande opties?

OV-fiets

Swapfiets

Leasefiets

Geen gebruik gemaakt van bovenstaande opties

24. Is er in 2019 een huur-of leasefiets van u gestolen?

(Wilt u aangeven of u in 2019 gebruik gemaakt heeft van een van de onderstaande opties?)

Nee

Ja, 1

Ja, meer dan 1

25. Waar werd(en) de huur-of leasefiets(en) gestolen?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

In het stadscentrum

In een winkelgebied

Bij een bus-of treinstation

- Voor mijn huis/uit mijn tuin
- Uit mijn schuur/garage
- Uit mijn huis
- Overige:

26. Hoe werd(en) deze huur-of leasefiets(en) gestolen?

Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

- Dat weet ik niet
- Gewoon meegenomen, want ik had hem niet op slot staan
- Waarschijnlijk is het hangslot doorgeknipt
- Waarschijnlijk is het fietsslot geforceerd/doorgezaagd
- De fiets is waarschijnlijk opgetild en meegenomen
- Overige:

27. Waar werd(en) de huur- of leasefiets(en) gestolen?

- (Meerdere antwoorden mogelijk)
- In het stadscentrum
- In een winkelgebied
- Bij een bus-of treinstation
- Voor mijn huis/uit mijn tuin
- Uit mijn schuur/garage
- Uit mijn huis

28. Hoe werd deze fiets gestolen?

- Dat weet ik niet
- Gewoon meegenomen, want ik had hem niet op slot staan
- Waarschijnlijk is het hangslot doorgeknipt
- Waarschijnlijk is het fietsslot geforceerd/doorgezaagd
- De fiets is waarschijnlijk opgetild en meegenomen

29. Welke impact heeft de diefstal van de fiets op u gehad?

- Geen impact, een fiets is maar een ding
- Emotioneel
- Financieel
- Anders

Wilt u uw antwoord toelichten?

30. Zijn er in 2019 wel eens onderdelen van uw (huur)fiets gestolen?

Nee

Ja

31. Welk onderdeel werd van uw (huur)fiets gestolen?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

Accu van elektrische fiets

Verlichting

Zadel

Fietstas

Overige:

De volgende vragen zijn voor ons van belang om een profiel van de deelnemers aan deze vragenlijst te kunnen maken.

32. Wat is uw leeftijd?

_____ jaar

33. Wat is uw geslacht?

Man

Vrouw

Anders

34. Wat is uw voornaamste dagelijkse bezigheid?

Ik werk

Ik studeer

Ik ben gepensioneerd

Ik heb (tijdelijk) geen werk

Overige:

35. Wat zijn de vier cijfers van uw postcode?

36. Heeft u opmerkingen of ideeën voor de aanpak van fietsdiefstal dan kunt u die hieronder invullen. Vul uw antwoord hier in:

Verzoek

We willen graag een kort telefoongesprek met een aantal slachtoffers van fietsdiefstal hebben, op een moment dat het u uitkomt. Uw informatie wordt anoniem verwerkt en alleen voor dit onderzoek gebruikt. Wilt u hieraan meedoen? Vul dan hieronder uw mailadres en/of telefoonnummer in.

Telefoon:

E-mailadres:

Dit is het einde van de vragenlijst. Dank u wel!

Als u iemand kent waarvan in 2019 zijn of haar fiets gestolen is, wilt u deze persoon dan wijzen op ons onderzoek?

Bijlage 4 – logistische regressie-analyse voor het doen van aangifte

	Model 1		Model 2	
	B-coëfficiënt	Standaard-fout	B-coëfficiënt	Standaard-fout
Constante	-0,009	0,386	-0,045	0,399
Leeftijd	-0,001	0,007	-0,005	0,007
Geslacht				
Vrouw (referentie)				
Man	-0,575*	0,144	-0,572*	0,151
Verstedelijking				
Gemeente in G4				
Gemeente in G25	-0,811*	0,167	-0,775*	0,172
Andere gemeente (referentie)				
Dagelijkse bezigheid				
Werk (referentie)				
Studie	-0,581*	0,193	-0,545*	0,198
Met pensioen	0,39	0,401	0,488	0,432
Werkloos	-0,725*	0,35	-0,46	0,358
Andere dagelijkse bezigheid	0,396	0,39	0,521	0,395
Winkelprijs fiets				
Minder dan € 100 (referentie)				
€ 100 tot € 500	0,364	0,268	0,395	0,278
€ 500 tot € 1.000	1,417*	0,281	1,320*	0,292
€ 1.000 tot € 2.000	1,351*	0,315	1,254*	0,33
€ 2.000 of meer	2,038*	0,413	1,714*	0,43
Elektrische fiets	1,935*	0,371	1,515*	0,394
Fietsverzekering			1,910*	0,279
R-kwadraat	0,328		0,397	
* p < .05				

Verschenen in de Bekereeks

2008

Ambtscriminaliteit aangegeven?

Een onderzoek naar het opvolgen van en kennis over de wettelijke verplichting tot aangifte van artikel 162 Sv misdrijven

Verborgene problemen

Een onderzoek naar (de aanpak van) criminaliteit onder Antillianen in Nederland

Bont en Blauw

Een onderzoek naar de strafrechtelijke behandeling van geweldszaken tegen politieambtenaren en de bejegening van slachtoffers daarvan door de politie en het openbaar ministerie

Uitstel van behandeling?

Een verkennend onderzoek naar TBS-gestelden met en zonder een combinatievonnis en de mogelijke effecten van detentie

2009

Huwelijksdwang: Een verbintenis voor het leven?

Een verkenning van de aard en aanpak van gedwongen huwelijken in Nederland

Inpakken niet nodig

Een profiel van straatrovers en straatrovers in Almere

Back on Track?

Een evaluatieonderzoek naar de onthemende projecten van de Bijzondere Jeugdbijstand in Vlaanderen

CoVa volgens plan?

Een vooronderzoek naar de mogelijkheden en reikwijdte van een effectonderzoek van de cognitieve vaardigheidstraining

Achter de schermen

Een verkennend onderzoek naar downloaders van kinderporno

2010

Tot de dood ons scheidt

Een onderzoek naar de omvang en kenmerken van moord en doodslag in huiselijke kring

Kwetsbaar beroep

Een onderzoek naar de prostitutiebranche in Amsterdam

Cameratoezicht in beweging

Ervaringen met nieuwe vormen van cameratoezicht bij de Nederlandse politie

2011

Los van drank

Procesevaluatie Haltafdoening Alcohol

Lastige verhalen

Een exploratief onderzoek naar valse aangiften van zedenmisdrijven door meisjes van 12-18 jaar

Wapenfeiten

Een onderzoek naar overvallen en overvallers in Nijmegen

Snelle jongens

Een onderzoek naar drugsrunners en daaraan gerelateerde problematiek in Limburg-Zuid

2012

De schade hersteld?

Een onderzoek naar herstelbemiddeling bij jeugdige delinquenten in Vlaanderen

Onder Controle?

Een procesevaluatie van de gedragsinterventie 'Korte Leefstijltraining voor verslaafde justitiabelen'

Planmatig en flexibel

Procesevaluatie gedragsinterventie CoVa+

Oosterse Teelt

Vietnamezen in de hennepcultuur

Dierenwelzijn in het vizier

De aard en omvang van dierenwelzijnszaken en de stand van zaken van de handhaving van de regelgeving op dat gebied in Nederland

2013

Over leven na de moord

De gevolgen van moord en doodslag voor de nabestaanden van de slachtoffers en de ondersteuning door Slachtofferhulp Nederland

Met scherp schieten

Een onderzoek naar een aantal veiligheidsrisico's met betrekking tot de schietsport in Nederland

Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland

Een beeld van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak anno 2013

Het warme bad en de koude douche

Een onderzoek naar misstanden in nieuwe religieuze bewegingen en de toereikendheid van het instrumentarium voor recht en zorg

2014

Portretten van notoire ordeverstoorders

Kenmerken en achtergronden van notoire ordeverstoorders binnen het voetbal

Gelegenheidsordeverstoorders?

Analyse van rondom grootschalige rellen aangehouden verdachten

Ondergaan of ondernemen

Ontwikkelingen in de aard en aanpak van afpersing van het bedrijfsleven

Raak geschoten?

Een onderzoek naar de werking van maatregelen tegen geweld en overlast rondom het betaald voetbal

Doordringen of doordrinken

Effectevaluatie Halt-straf Alcohol
Prostitutie in Nederlandse gemeenten
Een onderzoek naar aard en omvang, beleid, toezicht en handhaving in 2014

2015

Aangifte onder nummer

Implementatie, toepassing en eerste resultaten van de nieuwe regeling 'Aangifte onder nummer'

Papier en werkelijkheid

Een hypothesevormend onderzoek naar de invloed van registratie-effecten op de omvang van de geregistreerde jeugdcriminaliteit

Grensoverschrijdend slachtofferschap

Een inventarisatie van aard, omvang en aandachtspunten in verband met de effectuering van slachtofferrechten

2016

Dieren Verboden

De toepassing van het houdverbod als bijzondere voorwaarde bij een voorwaardelijke straf

Kijk op jeugdcriminaliteit

Handvatten voor het opstellen van een periodieke trendrapportage jeugd- en jongerencriminaliteit en een overzicht van veelbelovende aanpakken

Stijging meldingen verwarde personen in de regio Rotterdam

Een onderzoek naar mogelijke verklaringen en wenselijke oplossingen

Missen we iets?

Een gebiedsanalyse in Rotterdam naar de omvang en aanpak van de jeugdcriminaliteit en eventuele 'witte vlekken' in dat beeld

De draad weer oppakken

Een follow-up onderzoek onder nabestaanden van slachtoffers van levensdelicten

Hoe lopen de hazen?

De stand van zaken in de aanpak van dierenmishandeling en dierenverwaarlozing

Focus op heling

Een onderzoek naar het functioneren van de helingmarkt, het beleid tegen en de gevolgen van heling

Van cijfers naar interpretatie

Een duiding van de kwantitatieve ontwikkelingen van de jeugdcriminaliteit

Wie is het slachtoffer?

Kenmerken van de doelgroep van het Schadefonds Geweldsmisdrijven en strategieën voor een beter doelgroepbereik

Radicalisering in de gemeente Arnhem

Resultaten van onderzoek onder mentoren, welzijnswerkers en jongeren

2017

Duiding van problematisch jeugdgroepengedrag

Een theoretische verkenning en een praktische handreiking voor het veld

Prostitutie in beeld gebracht

Een onderzoek naar aard en omvang van zichtbare en onzichtbare prostitutie in Arnhem

De achterblijvers

Een evaluatie van het maatwerk voor achterblijvers van vermiste personen

2018

Realiteit of registratie-effect?

De invloed van registratie-effecten op de daling van de geregistreerde jeugdcriminaliteit

Links-extremisme in beeld

Een verkennend onderzoek naar links-extremistische groeperingen in Nederland

Na het beslag

Een onderzoek naar door RVO inbeslaggenomen voorwerpen onderdeel Natuur en de afhandeling daarvan

Slachtoffers zoeken en vinden

Een onderzoek naar het werk van de kinderpornorechercheurs

Straatprostitutie in Nijmegen

Een evaluatie van de tippelzone en huiskamer aan de Nieuwe Marktsrtaat in Nijmegen

Opschakelen

Onderzoek naar ongewenste gedragingen in de wielersport

Betonrot

Een kwalitatief onderzoek naar het fenomeen ondermijnende criminaliteit in Brabant-Zeeland, de effecten van en richtingen voor de overheidsaanpak

2019

Hoog-risico honden, een bijtend probleem?

Een fenomeenonderzoek naar bijtincidenten en hondengevechten

De politieaanpak van etnisch profileren in Amsterdam

Een onderzoek naar effecten, criteria en meetbare indicatoren

Zo ziek als een hond?

Gezondheids- en socialisatieproblemen bij puppy's in Nederland in relatie tot de herkomst

Minderjarige slachtoffers van zedenmisdrijven gehoord

Een kwalitatief onderzoek naar de verhoorpraktijk

Downloaders van kinderporno; een literatuuronderzoek

Criminelen achter het stuur

Aard en omvang van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten

Asielzoekers in het gareel?

Plan-, proces en effectevaluatie werking extra begeleiding- en toezichtlocaties

2020

Afspraak is afspraak?

Evaluatie van de eenduidige landelijke afspraken rondom opsporing en vervolging van geweld tegen werknemers met een publieke taak

Panden met een luchtje

Een inventarisatie van aanpakken om verhuur van panden voor criminele doeleinden tegen te gaan

Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol

Black Box?

Een onderzoek naar opslagboxen in relatie tot criminaliteit: fenomeenen aanpak

Voor meer informatie over uitgaven in deze reeks: www.beke.nl.

Nederland is een fietsland en diverse organisaties hebben de ambitie om het fietsgebruik in het kader van mobiliteit, milieu en gezondheid de komende jaren verder te stimuleren.

Fietsdiefstal is het meest voorkomende vermogensmisdrijf in ons land en een vervelend bijverschijnsel van het grote aantal – steeds duurdere – fietsen dat in ons land in omloop is. Fietsdiefstal is een dagelijks voorkomende ergernis die voor veel burgers een emotionele en/of financiële impact heeft. Daarnaast is er een aanzienlijke maatschappelijke schade.

In dit boek doen we verslag van een landelijk onderzoek naar fietsdiefstal waarin de omvang, kenmerken, ontwikkelingen en verschijningsvormen in beeld zijn gebracht. Ook wordt ingegaan op de mate van georganiseerdheid van fietsdiefstal en de impact op de slachtoffers. De huidige aanpak om fietsdiefstal tegen te gaan wordt tegen het licht gehouden en dat leidt tot de conclusie dat het tijd is voor nieuwe stappen in de aanpak. In de kern gaat het hierbij om een integrale aanpak waarin alle partijen voor hetzelfde doel gaan – het terugdringen van fietsdiefstal – én waarbij gebruik wordt gemaakt van technische hulpmiddelen.

ISBN 978-94-92255-42-6



9 789492 255426 >

www.beke.nl