

AFAC

Fietspunt / Fietsdepot

**Het verwerken van verwijderde en gevonden fietsen
op één centraal punt**

Deel 1, voor beslissers en beleidsmakers



Winter bij AFAC Amsterdam

Inhoudsopgave

1. Voorwoord
2. Oorsprong van de methode
3. De AFAC-methode
4. Verschillende vormen van AFAC's
5. Het initiatief tot een afhandelcentrale
6. Diverse invalshoeken
7. APV aanpassen
8. Communicatie en informatie aan burgers
9. De inrichting van een AFAC

1. Voorwoord

Een Algemene Fiets Afhandel Centrale (AFAC) is voor veel gemeenten dé spil in het web van de strijd tegen fietsdiefstal en de verloederding van de omgeving. Een AFAC is de plek waar gevonden, verwijderde en in beslag genomen fietsen terecht komen. Daar worden ze opgeslagen gedurende de periode dat de eigenaar het recht heeft zijn fiets te komen teruggeisen. Dit is dé manier om fietsdiefstal duurzaam tegen te gaan en bij te dragen aan het schoon, heel en veilig houden van de openbare ruimte.

Een van de problemen waar gemeenten in toenemende mate tegenaan lopen, is de beperkte beschikbaarheid van stallingplaatsen voor fietsen. De stallingplaatsen die er zijn, worden bovendien vaak ingenomen door weesfietsen en fietswrakken.

Weesfietsen zijn fietsen waarvan de eigenaar niet meer op komt dagen. De aanwezigheid van fietsen waarvan het eigenaarschap niet duidelijk is, zorgt ervoor dat de grens tussen mijn en dijn vervaagt. Het is dus zaak om de keten van niet-geregistreerde fietsen te doorbreken.

Fietswrakken, die niet meer in staat zijn om te rijden, nemen eveneens plaats in. Ze geven de omgeving een verloederde aanblik, wat vaak gepaard gaat met fietsdiefstal. Een onoverzichtelijke openbare ruimte biedt daar immers meer gelegenheid toe.

Reden te meer om de stallingen geregeld op fietswrakken en weesfietsen te controleren en deze te verwijderen. Maar wat gebeurt er vervolgens met die weesfietsen en wrakken? Worden ze opgeknapt en verkocht? Kan dat zo maar? En wat vindt de vakhandel van die handelwijze? In het recente verleden zijn hierover geregeld klachten naar de overheid geuit, zowel over het verwijderen van vermeende weesfietsen zelf, als over het doorverkopen ervan. Bovendien loopt een instantie die dit werk uitvoert nog een gevaar: als de fiets in kwestie niet door de eigenaar is achtergelaten maar afkomstig is van diefstal. Welbeschouwd is er dan sprake van heling door de betreffende instantie.

Ten slotte zijn er nog de vele fietsen die bij acties van de politie in beslag worden genomen. Bijvoorbeeld bij controles op straat of uit handen van malafide handelaren. Bij de politiebureaus nemen deze fietsen veel plaats in. Bovendien ontbreekt het de politie vaak aan capaciteit en kennis om de fietsen op de juiste manier te verwerken.

Van identificatie tot verwerking

Gevonden fietsen moeten door een proces van identificatie, verificatie van de status (gestolen of niet) en verwerking heen. Dat proces is vastgelegd in het 'trechtermodel'. Via dat model worden alle stappen doorlopen die een fiets zou moeten ondergaan voordat het besluit van doorverkoop of vernietiging genomen kan worden.

Wanneer de eigenaar de fiets komt claimen of als de verzekeraar al heeft uitgekeerd, wordt de fiets uit de trechter genomen. Aan het einde van de trechter blijven dan alleen maar fietsen over die zeker niet meer door een eigenaar geclaimd worden en die, indien ze nog goed zijn, met een nieuwe identiteit terug in het circuit gebracht kunnen worden.

Bij een AFAC kunnen de opeenvolgende stappen van het trechtermodel zorgvuldig worden doorlopen. De AFAC controleert op diefstal en gescreende fietsen krijgen er een nieuwe, unieke identiteit. Maar ook door de aanwezige expertise is de AFAC de geëigende plaats om bijvoorbeeld publiekgerichte controleacties en registercontroles op te zetten.

Registercontroles zijn controles bij verkopers van tweedehands goederen die verplicht zijn een register bij te houden.

De voordelen van een AFAC op een rij:

- Minder weesfietsen en wrakken in de openbare ruimte;
- Meer stallingplaatsen beschikbaar voor het dagelijks verkeer;
- De eigenaar kan zijn of haar fiets eenvoudig terugkrijgen;
- Er worden geen fietsen uitgegeven aan anderen dan de eigenaar;
- De overheid voorkomt de kans dat zij gestolen fietsen terugbrengt in het verkeer;
- Er wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen van fietsdiefstal.

Niet alle gemeenten hanteren de naam AFAC. Ook de namen Fietspunt en Fietsdepot zijn in gebruik. Gemakshalve wordt in dit document 'AFAC' gebruikt waar ook een van de andere namen gelezen kan worden. In het algemeen wordt volgens dezelfde methodiek gewerkt.

2. Oorsprong van de methode

De AFAC-methode is voor het eerst ontwikkeld in de gemeente Amsterdam. De AFAC is ontstaan uit de samenwerking tussen de gemeente Amsterdam en de regiopolitie Amsterdam-Amstelland en was onderdeel van het Werkprogramma Fietsdiefstalpreventie 2002-2006¹. In 2003 werd de eerste AFAC geopend.

Sinds 2008 is de methode in beheer bij het Centrum Fietsdiefstal. Het Centrum Fietsdiefstal is een initiatief van de Stuurgroep Fietsdiefstal² en een samenwerkingsverband van twee partijen: De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVC) en het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV).

De AFAC-methode is niet dwingend. Gemeenten zijn er vrij in deze methodiek wel of niet toe te passen.

3. De AFAC-methode

De AFAC-methode voorkomt witwassen en zorgt voor de verwerking van voldoende fietsen, zodat er geen grote hoeveelheden in de stalling blijven staan. Alle mogelijkheden doen zich daarbij voor: fietswrakken, gestolen, niet gestolen en overige fietsen.

De essentie van de AFAC is dat fietsen die er verwerkt worden zorgvuldig verwerkt worden en dat aan het einde van het proces een fiets overblijft die óf vernietigd óf opnieuw verkocht kan worden. Daarvoor moeten negen stappen zijn doorlopen om te trachten de eigenaar terug te vinden.

1. Scheiden in wrakken en bruikbare fietsen;
2. Intake en registratie, beschikt de fiets bijvoorbeeld over een herkenbaar framenummer?
3. Controle op diefstal, onder meer door kenmerken of via het fietsdiefstalregister van de RDW;
4. Opslag gedurende maximaal 120 dagen, de termijn dat de eigenaar geacht wordt zich te melden*;
5. Eventuele teruggave aan de eigenaar, mits eigenaarschap is aangetoond;
6. Eventuele teruggave aan of namens de verzekeraar, met verzekeraars zijn daar afspraken over gemaakt;
7. Toekennen nieuw framenummer, volgens RAI standaard;
8. Vernietigen van fietsen, fietsen die duidelijk van diefstal afkomstig zijn maar waarvan de eigenaar zich niet meldt;

¹ Ook bekend als het plan "Nieuwenhuizen" zie

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/kprogramma_fd1.doc

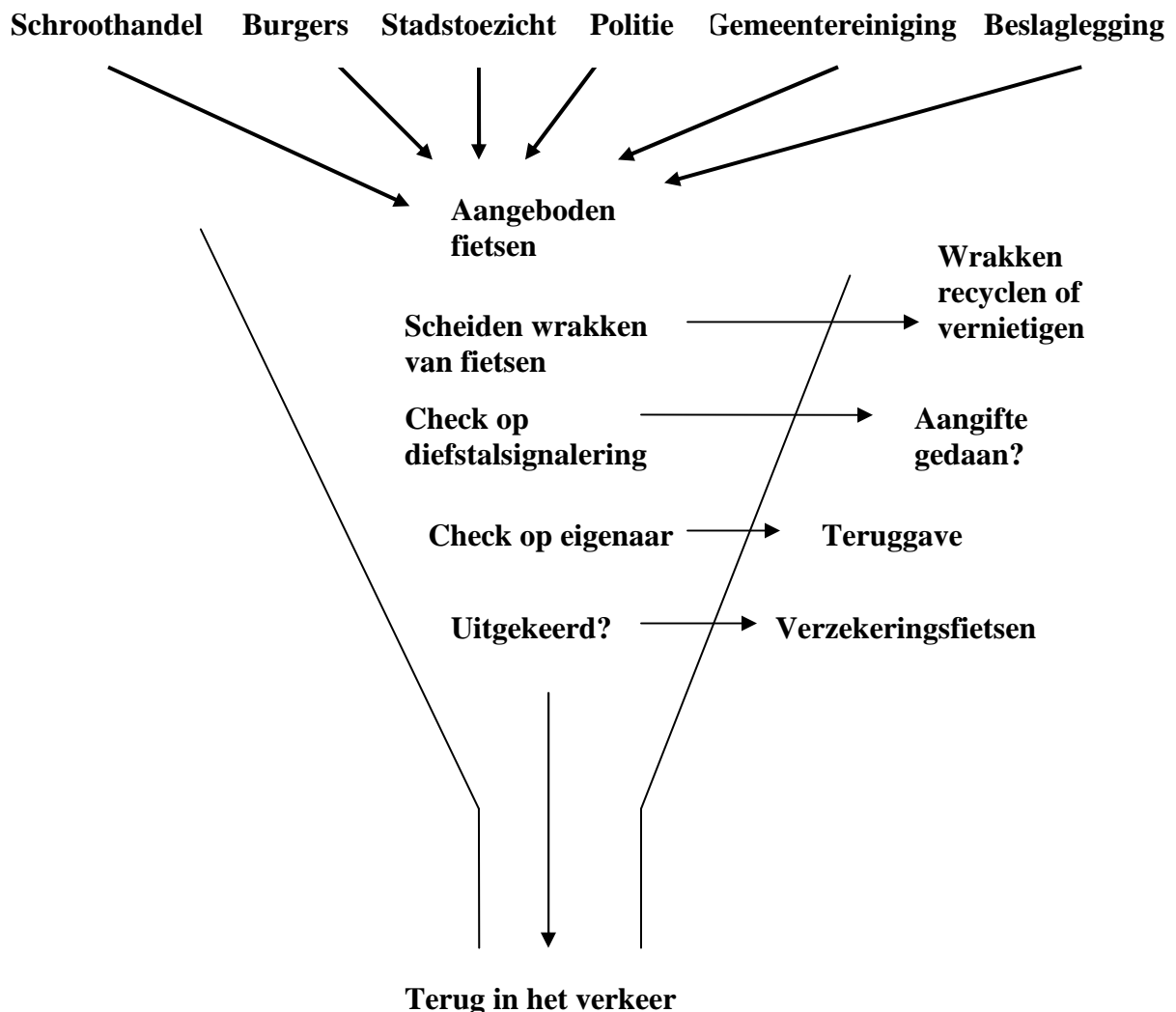
² De Stuurgroep Fietsdiefstal bestaat uit vertegenwoordigers van de ministeries van BZK en V&W, VNG, Politie, OM, RDW, Fietsersbond, ANWB, Industrie, RAI vereniging, Bovag en Verzekeraars.

9. Terug in het verkeer brengen van bruikbare fietsen die niet van diefstal afkomstig zijn.

* De ervaring leert dat de meeste fietsen binnen de eerste 14 dagen worden opgehaald.

Bovenstaande stappen volgen het zogenoemde trechtermodel. Dit model gaat ervan uit dat de status van zo'n fiets aan het begin van het proces niet duidelijk is. Door het in logische volgorde beantwoorden van een aantal vragen, blijft er aan het eind van de trechter een fiets over die geen formele eigenaar meer heeft. Deze fietsen kunnen dan worden vernietigd of (deels) gerecycled worden.

Onderstaand schema illustreert hoe dit in zijn werk gaat.



Het trechtermodel

Deel 2, AFAC-methodiek voor gebruikers, geeft stap voor stap een uitgebreide beschrijving van deze methode en alle beschikbare hulpmiddelen.

4. Verschillende vormen van AFAC's

Een AFAC kan op verschillende manieren worden vormgegeven. De vorm hangt af van de lokale situatie en de intentie waarmee de AFAC is opgezet. Sommige gemeenten hebben te weinig te verwerken fietsen voor een eigen AFAC, maar willen toch lokaal punten hebben waar de burger zijn fiets kan ophalen. Aansluiting bij de grotere buurgemeente is dan een optie, maar wel met behoud van enige onafhankelijkheid. Men zou ook voor de 'light' variant kunnen kiezen, waarbij toch zorgvuldig te werk wordt gegaan.

Hieronder een overzicht van de verschillende mogelijkheden.

Solitair

De AFAC richt zich op de behandeling van de fietsen uit één enkele gemeente. De financiering en de faciliteiten worden door deze gemeente geleverd. Uiteraard kan ook iemand van buiten de stad zijn fiets hier aantreffen en terugkrijgen.

Tilburg en Zwolle zijn voorbeelden van gemeenten met een solitaire AFAC.

Regionaal

Hier gaat het om één AFAC die voor een bepaald verzorgingsgebied is bedoeld. Een verzorgingsgebied beslaat bijvoorbeeld een aantal samenwerkende gemeenten of een bepaalde regio (politieregio of landelijke regio). Alle fietsen uit deze vastgestelde regio gaan naar die centrale en worden daar verwerkt. Eigenaren kunnen hun fiets alleen bij dit centrale punt ophalen.

AFAC IJmond is een voorbeeld van een verzorgingsgebied waarin een aantal gemeenten samenwerkt, namelijk IJmuiden, Velzen, Beverwijk en Heemskerk.

AFAC Amsterdam is een voorbeeld van een verzorgingsgebied binnen een politieregio (Amsterdam-Amstelland).

Hydra

Hydra is een vorm waarbij gekozen wordt voor een centrale AFAC met een aantal lokale AFAC's. Er is een aantal kleinere basisstations dat werkt onder eigen naam. Eerst worden de fietsen daar geregistreerd, gecontroleerd en opgeslagen voor een termijn van 14 dagen. Daarna worden de fietsen overgebracht naar de grotere centrale waar de fietsen voor de resterende tijd worden opgeslagen en na 120 dagen worden verwerkt. Bij deze vorm hoeft men geen grote terreinen aan te houden, omdat de fietsen maar voor korte termijn op het basisstation staan, voordat ze naar de centrale AFAC worden overgebracht.

Deze vorm is nog niet in de praktijk gebracht. Er zijn regio's waar wordt overwogen dit te gaan uitvoeren.

Light

AFAC light is geschikt en acceptabel bij kleinere aantallen fietsen. Na registratie en controle volgt een bewaartermijn van 14 dagen. Daarna wordt de fiets overgedragen aan AFAC Nederland die voor verdere verwerking zorgdraagt. De service aan de burger is dus minder. De fiets staat weliswaar 120 dagen te wachten op mogelijke teruggave maar dat gebeurt voor het grotendeels niet in de eigen gemeente.

Deze vorm is nog niet in de praktijk gebracht.

5. Het initiatief tot een afhandelcentrale

Het initiatief voor het opstarten van een AFAC komt vaak van de gemeente of van de politie. In de praktijk neemt de gemeente altijd de financiële en organisatorische zaken voor haar rekening. De gemeente heeft immers de regie op het gebied van openbare orde en veiligheid. Een schone, hele en veilige omgeving maakt daar onderdeel van uit. Maar de politie kan ook een grote betrokkenheid bij de AFAC hebben. Die uit zich bijvoorbeeld in het detacheren of beschikbaar stellen van personeel of het geven van voorlichting bij AFAC-gerelateerde zaken.

In Amsterdam was de politie de initiator van de AFAC. De gemeente heeft de methodiek later omarmd en geadopteerd. De betrokkenheid van de politie uit zich in Amsterdam op tal van gebieden. Zowel door controle van de registers van wederverkopers als het betrokken zijn bij acties naar de burger toe. Bij die acties wordt zowel gefocust op fietsdiefstal als op voorlichting over de werkzaamheden van de AFAC.

In Tilburg was de gemeente de initiatiefnemer. Dat uitte zich in een grotere betrokkenheid van de gemeente. De politie, aanvankelijk op afstand, is inmiddels aangehaakt bij het initiatief en ondersteunt het van harte.

In het algemeen geldt dat er accentverschillen zullen zijn. Bij de politie spelen de aanpak van fietsdiefstal en de handhaving door bijvoorbeeld een registercontroleur een grotere rol. De gemeente kijkt meer naar de openbare ruimte en het verwijderen van weesfietsen. In beide gevallen kan de AFAC-methode met al haar voordelen nauwgezet worden gevolgd.

Een AFAC opstarten gaat niet over één nacht ijs. Er zijn voorbeelden te noemen van grote gemeenten waar de besluitvorming langdurig en moeizaam is geweest. Er zijn keuzen te maken als:

- Wat is de hoofddoelstelling van de AFAC (zie bovengenoemd kader)?
- Wie is de trekker?
- Wat mag het kosten en wie betaalt dat?
- Doen omringende gemeenten mee?
- Is het mogelijk om het decentraal uit te voeren?
- Kunnen de AFAC en het verwijdersteam onder dezelfde paraplu opereren, hoe groot moet de scheiding zijn?

Ook moet een aantal praktische beslissingen worden genomen:

- Welke werkzaamheden kun je met re-integratiekrachten of vrijwilligers af?
- Kun je het gehele werk uitbesteden?
- Welke locatie is het meest geschikt, ook met het oog op omringende gemeenten?

6. Diverse invalshoeken

Dit document geeft niet aan hoe de politieke besluitvorming moet worden beïnvloed. Over het algemeen wordt aangeraden een pragmatische weg te kiezen. Indien het aanleveren van werk ten behoeve van re-integratie een factor is, klopt dan aan bij Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Onderhoudsdiensten zijn vaak verantwoordelijk voor de omgeving, maar het veiligheidsbudget kan ook worden aangesproken. Voor wat betreft weesfietsen zijn er voorbeelden te noemen waarbij samenwerking met ProRail en NS Reizigers loont.

De wijze van voorbereiding van de besluitvorming hangt sterk af van de aard van de gemeente en de problematiek. Ook de mogelijkheden zullen verschillen. Niet elke gemeente kan en hoeft een terrein in te richten van dezelfde grootte als in Amsterdam. De essentie van het verhaal is: zorgvuldigheid en maatwerk bij de oplossing van een maatschappelijk belangrijk probleem. In de juiste proportie moet daar een politiek-bestuurlijke oplossing voor te vinden zijn.

7. APV aanpassen

Een schone, hele en veilige omgeving draagt bij aan het gevoel van veiligheid, maar ook aan de veiligheid in objectieve zin. Voordat de gemeente echter kan overgaan tot het verwijderen van een fiets, dient ze daarvoor het wettelijk kader te scheppen. Dat kan het beste door een aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

Om fietsen überhaupt in aanmerking te laten komen voor verwerking moeten ze eerst verwijderd of om een andere reden aangeleverd worden. Gemeenten hebben verschillende redenen om fietsen te verwijderen. Deze redenen kunnen zijn:

- De fiets staat hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd;
- Het gaat om een wrak, kennelijk zonder eigenaar, dat nodeloos ruimte inneemt;
- De fiets staat te lang op dezelfde plek, waar alleen tijdelijk stallen is toegestaan;
- De fiets is kennelijk van diefstal afkomstig.

In de APV moet worden vastgelegd:

- dat de gemeente de enige is die fietsen mag verwijderen uit de openbare ruimte;
- waar de fiets wel en niet mag worden gestald;
- waar de fiets aan mag worden bevestigd (bijvoorbeeld: niet aan bomen of gemeentelijke eigendommen);
- wat er wordt verstaan onder een fietswrak;
- wat de maximale stallingstijd per gebied is;
- waar en wanneer er evenementen worden gehouden en in hoeverre er dan een verbod geldt op stalling.

Ook kunnen in de APV zaken worden opgenomen die fietsdiefstal in het algemeen tegengaan, zoals:

- een verbod op het verkopen van fietsen in de openbare ruimte;
- een verbod op het kopen van fietsen in de openbare ruimte;
- de aanwezigheid van een verkoopregister dat door fietshandelaren moet worden bijgehouden;
- een verbod op het voeren van verbrekingsmiddelen als breekijzers of blanks (lopers).

8. Communicatie en informatie aan burgers

Een AFAC heeft een speciale positie in relatie tot de burger. Enerzijds is het de plek waar deze zijn fiets terug kan krijgen, anderzijds zijn er ergernissen. De AFAC ligt niet altijd op de meest gunstige plek in stad en de eigenaar moet kunnen aantonen dat de fiets van hem is. Daarnaast brengen sommige AFAC's administratiekosten in rekening.

Het feit dat de AFAC wordt geassocieerd met het losknippen van de fiets en mogelijke schade aan het slot, zorgt echter voor de grootste bron van ergernis. Door het publiek op de juiste manier te informeren, kan escalatie van ergernissen worden verhinderd. Transparantie en informatie zijn tevens de toverwoorden om de schijn van belangenverstrengeling te voorkomen.

De boodschap is: *de AFAC knipt niet, maar zorgt voor uw fiets tot u hem op komt halen.*
En: *de AFAC maakt geen winst uit de verkoop van losgeknipte fietsen.*

Verder kan worden gewezen op de voordelen van het reïntegratietraject, voor zover van toepassing. Ook het belang van de AFAC bij het doorbreken van de keten van heling kan worden toegelicht. Hierbij kan worden gewezen op de zorgvuldigheid die de AFAC aan de dag legt bij de identificatie van fietsen.

Het baliepersoneel van de AFAC moet op de hoogte zijn van deze boodschappen. Het is aan te bevelen een script te maken waarin tevens zaken als identificatie van fiets en eigenaar worden opgenomen.

Communiceren over losknippen

Daarnaast moet de gemeente duidelijk communiceren over het losknippen. Dit moet gebeuren op de plek waar fietsen reële kans hebben losgeknipt te worden.

Waarom gebeurt het?

- Het is onveilig als fietsen gevaarlijk staan gestald;
- Het oogt netter als er niet overal fietsen rondslingeren en dit komt de sociale veiligheid ten goede, niet in het minst subjectief;
- Bij langdurig gestalde fietsen: er is meer plaats in de stallingen voor mensen die hun fiets stallen met inachtneming van de daarvoor bedoelde termijn.

9. De inrichting van een AFAC

Voordat men met de AFAC-methodiek aan de slag kan gaan, moet allereerst de omvang worden bepaald en een inschatting van de kosten worden gemaakt.

De AFAC-methodiek is niet zelf financierend. Er moet geld bij. Zeker in de beginfase, wanneer alles nog moet worden aangeschaft en opgezet. Er zijn verschillende geldstromen denkbaar:

- vanuit Openbare Orde en Veiligheid met de nadruk op fietsdiefstal, het doorbreken van de keten;
- vanuit Stadsbeheer, met de nadruk op weesfietsenproblematiek;
- vanuit Sociale Zaken en Werkgelegenheid, met de nadruk op re-integratie.

Ook kan er in verschillende verbanden worden gefinancierd: door Rijk, Provincie, (politie-) regio of gemeente.

Aantallen fietsen en benodigde huisvesting

Het aantal te verwachten fietsen dat wordt aangeleverd, hangt onder meer af van de ambitie van de gemeente en de lokale situatie. De gemeente kan in meer of minder mate inzetten op het verwijderen van fietsen. Factoren als de aanwezigheid van een groot treinstation of grote aantallen studenten kunnen bepalend zijn. Er moet in elk geval van worden uitgegaan dat het merendeel van de fietsen maximaal drie maanden op het terrein moet kunnen staan.

Bij 50 aangeleverde fietsen per dag zijn er doorlopend tussen de 1000 en 1200 fietsen op het terrein. Per 10 fietsen is ongeveer 4 m² nodig. In dit voorbeeld zou 150 m² dus voldoen, piekmomenten meegerekend.

Personeel

Als vuistregel zijn per 50 fietsen per dag nodig:

- 2 fte voor het ontvangen, registreren en plaatsen van de fiets;
- 1 fte voor de balie;
- 1 fte voor het ophalen van de fiets uit opslag bij teruggave;
- bij 50 fietsen meer, 2 fte extra voor plaatsen en ophalen van de fiets;
- bij weer 50 fietsen meer volgt uitbreiding van het baliepersoneel en de registratiefunctie.

Overig

- Automatisering met internet (t.b.v. raadplegen RDW-register);
- Werk- en verblijfsruimte.

Deel 2 voor gebruikers

Deel 2, AFAC-methodiek voor gebruikers, geeft een verdere uitleg van de werkwijze die bij de AFAC-methode hoort en beschrijft voorbeelden van reeds actieve AFAC's.

Colofon

Deze uitgave is samengesteld door het Centrum Fietsdiefstal, in opdracht van de Stuurgroep Fietsdiefstal.

Auteur: Joris Böcker (CCV)

Met dank aan:

Mojgan Yavari (AVC)

Guus Schouten (Bestuursdienst gemeente Den Haag)

Appie Nieuwenhuizen (Politie Amsterdam, bureau Raampoort)

Roel Veenstra (Politie Haaglanden, bureau Verkeer & Operationele ondersteuning)

Birgitte Kampers (Politie Noord Holland Noord, Alkmaar)

Ron Boots (Politie Utrecht, District Woerden)

Hans Teuns (Enra-verzekeringen)

AFAC

Fietspunt / Fietsdepot

**Het verwerken van verwijderde en gevonden fietsen
op één centraal punt**

Deel 2, voor uitvoerders en beheerders

1. De AFAC methode
2. Intake fietsen
 - 2.1. Innemen aantallen lijst
 - 2.2. Invoeren in systeem
 - 2.3. Taxeren
 - 2.4. 14 dagen wachttijd
 - 2.5. overige fietsen
3. Proces diefstal check
4. Proces gestolen fiets
 - 4.1. Verzekerde fietsen
 - 4.2. De fiets wordt niet geclaimd
 - 4.3. De fiets wordt geclaimd
5. Proces teruggave
6. Proces vernietigen
7. Proces verkoop
8. Praktische zaken
 - 8.1. Huisvesting
 - 8.2. Faciliteiten
 - 8.3. Personeel
 - 8.4. Landelijke faciliteiten

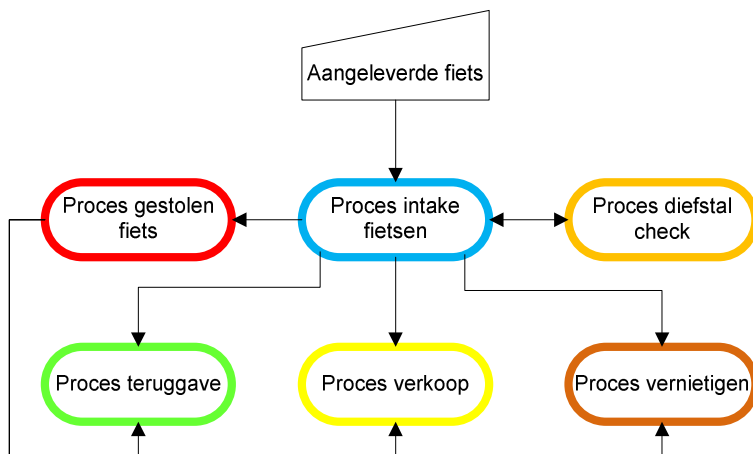
1. De AFAC-methode

De AFAC methode is dé manier om fietsdiefstal duurzaam tegen te gaan en bij te dragen aan het schoon, heel en veilig houden van de openbare ruimte. De voordelen van de AFAC-methode zijn:

- Minder weesfietsen en wrakken in de openbare ruimte
- Meer stallingplaatsen beschikbaar voor het dagelijks verkeer
- De eigenaar kan zijn of haar fiets eenvoudig terugkrijgen
- Er worden geen fietsen uitgegeven aan anderen dan de eigenaar
- De overheid voorkomt de kans dat zij gestolen fietsen terugbrengt in het verkeer
- Er wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen van fietsdiefstal
- Wrakken en te vernietigen fietsen worden milieuvriendelijk verwerkt

De beweegredenen om een AFAC in te richten zijn aan bod gekomen in de handleiding voor beslissers, deel 1 van deze methodiek. In dit tweede deel worden de werkprocessen beschreven en komt de inrichting van de AFAC aan bod.

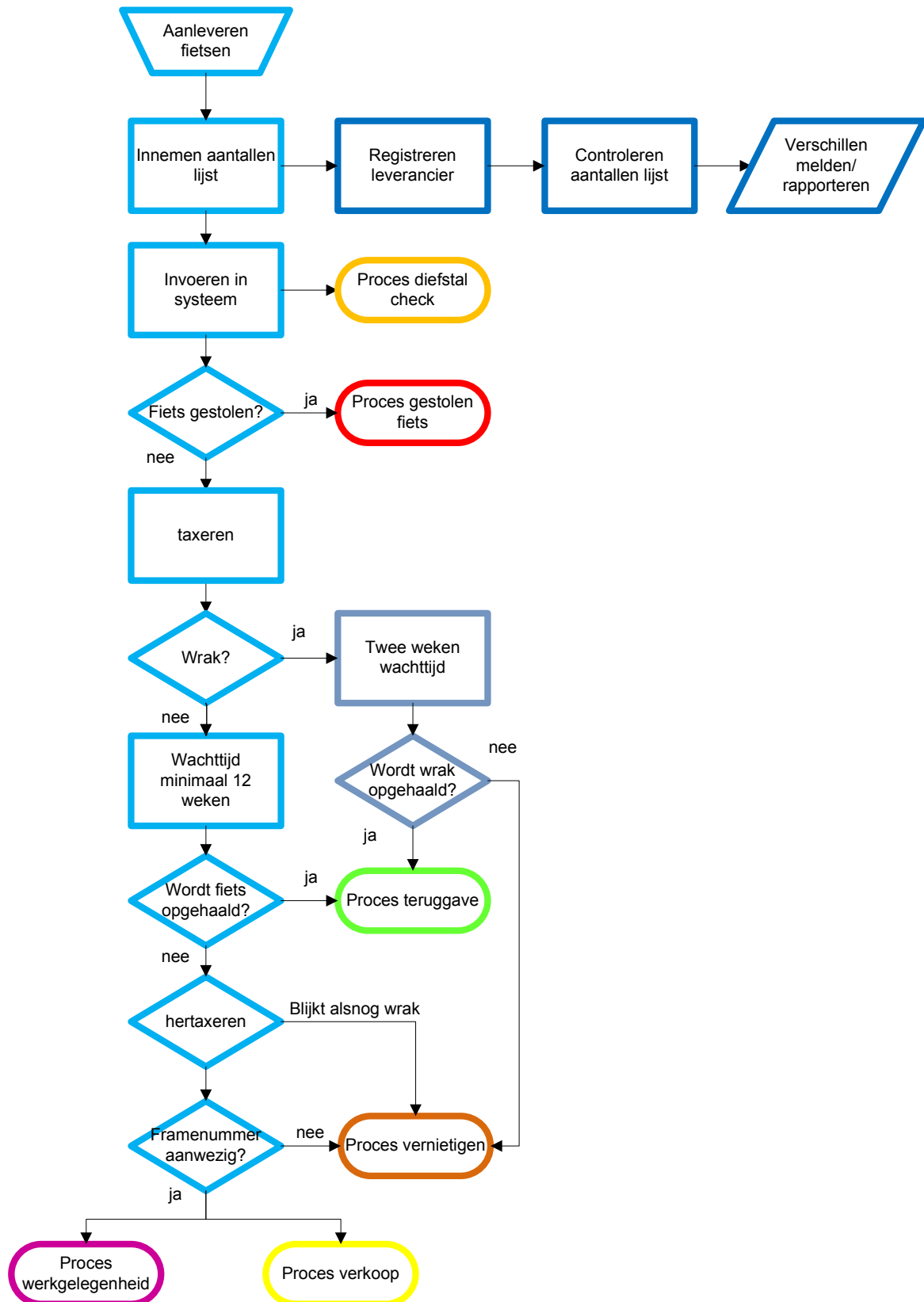
De werkprocessen zijn in te delen in zes hoofdprocessen:



Een zevende proces, het bevorderen van werkgelegenheid voor integratieprojecten, wordt niet in detail beschreven. De invulling van deze functie is per gemeente te specifiek om er algemene richtlijnen voor op te stellen. In de volgende paragrafen volgt een uitwerking van deze processen en, waar nodig, verwijzingen naar aanvullende informatie.

2. Intake fietsen (primair proces AFAC)

Dit proces beschrijft de binnenkomst van fietsen bij de AFAC en de intake.



2.1. Innemen aantallenlijst

De leverancier overhandigt bij binnenkomst een lijst met het aantal aangeleverde fietsen. De leverancier wordt hierbij geregistreerd. De aantallenlijst dient te worden gecontroleerd. Eventuele verschillen in aantallen worden gemeld. Vanaf de overdracht vallen de fietsen onder verantwoordelijkheid van de AFAC, maar zijn ze geen eigendom van de AFAC.

2.2. Invoeren in systeem

Vervolgens wordt iedere fiets ingevoerd in het AFAC-systeem. Dat kan een onafhankelijke database zijn. Via het Centrum Fietsdiefstal is inmiddels een landelijk systeem ontwikkeld waarbij AFAC's aansluiting kunnen vinden. Het staat een AFAC uiteraard vrij om eigen software of systemen te ontwikkelen. De methode vereist wel een diefstalcheck. Dit proces wordt verder omschreven in paragraaf 2. Is de fiets gestolen, dan moet men het proces voor gestolen fietsen volgen, zie hoofdstuk 3.

2.3. Taxeren, wrak of niet

Hierna wordt de fiets getaxeerd. Hierbij wordt nagegaan of er sprake is van een fiets of een wrak. Maar wat is een wrak?

Het is verboden fietsen of bromfietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op de weg te laten staan.
(Model-APV artikel 5.1.11, lid 2)

Dat geeft echter nog geen eenduidige definitie van het begrip fietswraak. Fietsberaad, het kenniscentrum voor fietsbeleid, heeft de definitie wel uitgewerkt:

Een fiets is een fietswraak als het aan de volgende drie kenmerken voldoet:

1. *De fiets is rijtechnisch onvoldoende (er is niet mee te rijden en/of er missen essentiële onderdelen aan);*
2. *De fiets is verwaarloosd (er is lang niet op gereden en de eigenaar heeft er kennelijk afstand van gedaan);*
3. *De fiets heeft een geringe economische waarde (opknappen kost meer dan de fiets waard is).*

Verder hebben diverse gemeenten verschillende definities van het fenomeen fietswraak. De omschrijving van Fietsberaad is de meest algemeen bruikbare.

2.4. Veertien dagen wachttijd

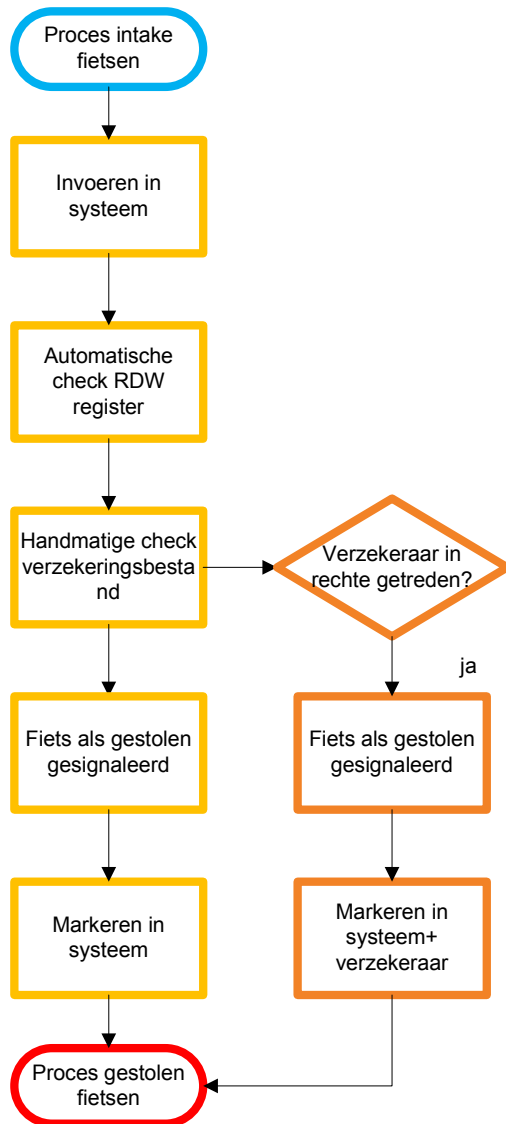
Fietswrakken vallen onder de 14-dagen regeling. Dat wil zeggen dat ze worden gecontroleerd op diefstal en geregistreerd. Vervolgens worden ze nog veertien dagen bewaard. Indien ze binnen die periode niet door de eigenaar worden opgehaald, worden ze opnieuw getaxeerd en kunnen ze worden vernietigd, zie hiervoor hoofdstuk 5.

2.5. Overige fietsen

Deze fietsen worden, na controle en registratie, nog minimaal twaalf weken bewaard. Meldt zich in die periode een eigenaar, dan wordt de fiets onder een aantal voorwaarden teruggegeven. Zie hiervoor hoofdstuk 4. Indien zich geen eigenaar meldt, kan de fiets worden vrijgegeven voor verkoop of voor werkgelegenheidsprojecten. Door de gevolgde methodiek is dan in elk geval zeker gesteld dat de fiets niet van diefstal afkomstig is. Tevens

is de eventuele eigenaar wettelijk voldoende mogelijkheid en tijd geboden om de fiets terug te kunnen krijgen.

3. Proces diefstal check



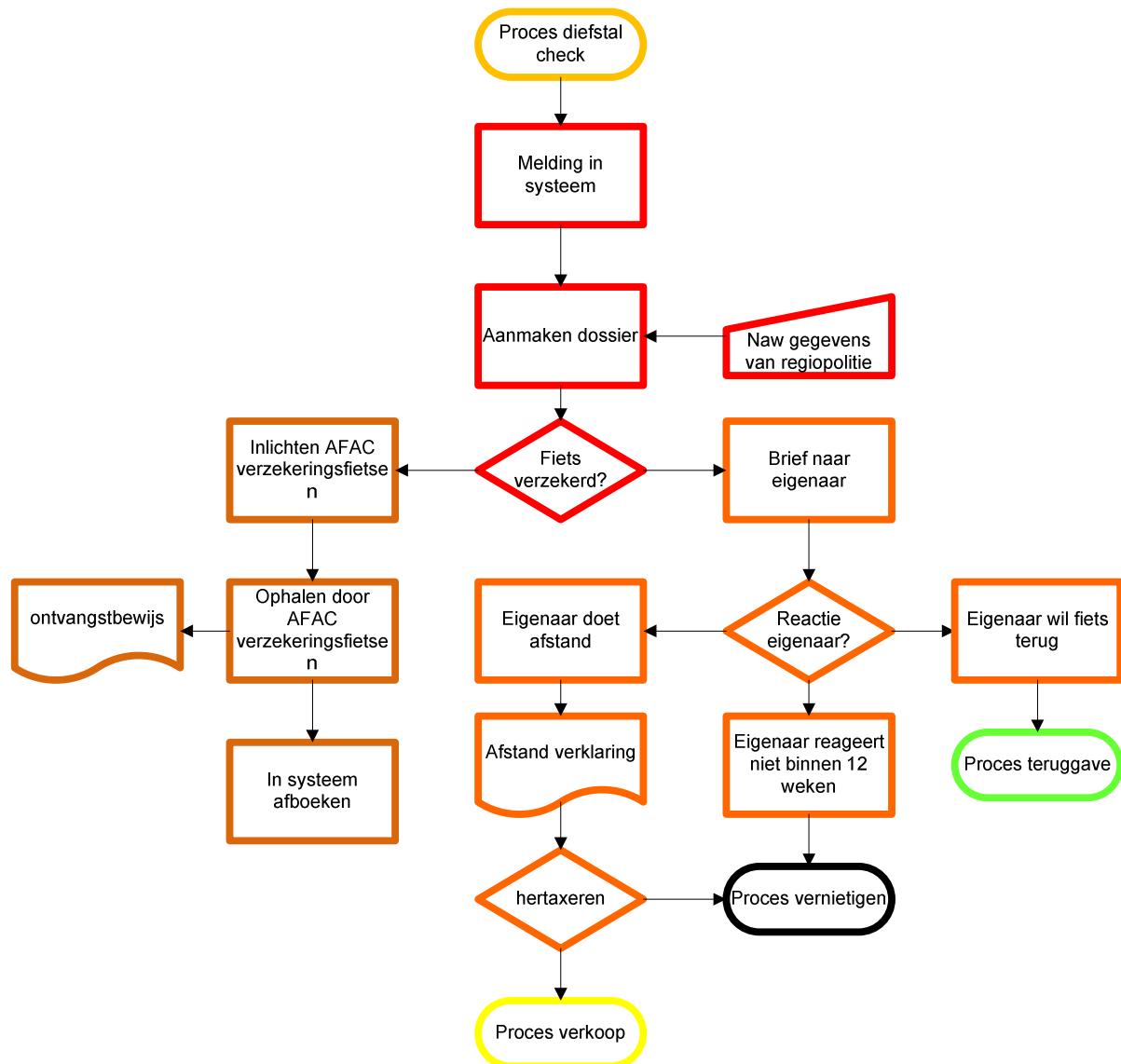
De AFAC is onder andere bedoeld om te voorkomen dat gestolen fietsen bewust of onbewust terug in het verkeer worden gebracht, anders dan door, of met toestemming van, de eigenaar. Bij de AFAC moet iedere fiets dan ook gecontroleerd worden op diefstal. Dat kan door raadpleging van het fietsdiefstalregister. Dit is vooral bruikbaar wanneer de fiets een leesbaar (of uitleesbaar) framenummer heeft. Over het algemeen moet gelet worden op de volgende aanwijzingen:

- De fiets heeft kenmerken van een gestolen fiets zoals een verwijderd of opengebroken slot;
- De fiets is bewust ontdaan van identificatiemiddelen zoals framenummer en barcode.

Op www.centrumfietsdiefstal.nl staat dit verder uitgewerkt in de handleiding "hoe herken ik een gestolen fiets"

4. Proces gestolen fiets

Het proces van gestolen fietsen valt uiteen in drie mogelijke trajecten: de verzekeraar heeft uitgekeerd, de fiets wordt door de eigenaar geclaimd en de situatie waarin de fiets niet wordt geclaimd. Het is van belang dat er door de AFAC vooraf afspraken worden gemaakt met de regiopolitie over de aanlevering van gegevens. De politie is gehouden aan de wet omtrent het openbaar maken van privacygevoelige informatie en kan dit alleen met reden omkleed doen.



4.1. Verzekerde fietsen

Wanneer er bij een AFAC fietsen worden aangeleverd die door verzekeraars zijn uitgekeerd is er een apart traject beschikbaar. Deze fietsen zijn eigendom van een verzekeraar die mag bepalen wat er mee gebeurt. In het algemeen gaat het hier om fietsen die jonger zijn dan drie jaar en vaak nog in goede staat. In het verleden was het nog wel eens een zoektocht om de juiste verzekeraar bij een fiets te vinden. De voornaamste fietsverzekeraars hebben nu de handen ineengeslagen en een gezamenlijk loket geopend waar instanties als politie, gemeente (of de AFAC) terecht kunnen. Ook hebben ze een speciale AFAC geopend: AFAC verzekeringsfietsen. Deze organisatie heeft een drietal doelstellingen:

1. Het ophalen en bij elkaar brengen van fietsen die eigendom zijn van de verzekeringsmaatschappijen;
2. Het ondersteunen van alle instanties die bezig zijn met het opsporen van gestolen fietsen en hen voorzien van de randvoorwaarden om tot opsporing en vervolging van fietsendieven te komen;
3. Het bieden van een werkgelegenheidsproject met de doelstelling om de afstand tot de arbeidsmarkt te verkleinen.

Ook stellen de verzekeraars middels deze organisatie lokfietsen ter beschikking aan politiekorpsen en gemeenten in heel Nederland. AFAC verzekeringsfietsen heeft verder een lijst van aangesloten handelaren en aanwijzingen voor gekeurde (ART) sloten. Meer informatie is te vinden op <http://www.afac-verzekeringsfietsen.nl>.

4.2. De fiets wordt niet geclaimd

De AFAC verstrekt aan het meldpunt bij de regiopolitie de ingevoerde gegevens en het bij intake toegekende AFAC nummer waaronder de fiets geregistreerd staat.

AFAC nummer	Fiets gegevens	plaats diefstal	verzekeraars	aangever
AF1234567	Batavus Dames 8765456			
AF1234568	Gazelle Dames GZ8765456			

Het meldpunt bij de regiopolitie zorgt ervoor dat in de hoofdregistratie wordt gemeld dat de fiets bij de AFAC op het terrein staat en dat de signalering wordt ingetrokken. Er moet met de regiopolitie worden afgesproken waar dat meldpunt kan worden ondergebracht en wat de beschikbaarheid en openingstijden zijn.

Het meldpunt bij de regiopolitie verstrekt dan aan de AFAC, na controle, de volgende gegevens:

1. De plaats waar de fiets is aangetroffen;
2. De verzekeringsmaatschappij;
3. Personalía van de aangever (aanspreektitel, voorletters, achternaam, geboortedatum, adresgegevens en telefoonnummer).

AFAC nummer	Fiets gegevens	plaats diefstal	verzekeraars	aangever
AF1234567	Batavus Dames 8765456	De toren	Enra	H de boer Helling 6 1588 FR Vraai Mob0678987654
AF1234568	Gazelle Dames GZ8765456	Hoogte	Unigarant	Mevr H HaringH de boer laagte 4 2588 FR Klein

Figuur 4.

Hierna controleert de AFAC:

1. Of de fiets daadwerkelijk is gestolen.
2. Of de verzekeraar in rechte is getreden.
3. Of de aangever bereikbaar is en de fiets kan worden overgedragen.

Nadat de fiets door de AFAC is verwerkt, kan het meldpunt bij de regiopolitie op de hoogte worden gebracht hoe de fiets is afgehandeld. Er zijn twee mogelijkheden: vernietiging of teruggave aan de eigenaar/verzekeraar.

Vernietigen gebeurt door het frame doormidden te knippen of te snijden waardoor het vrijwel onmogelijk is de fiets weer in het verkeer te brengen.

Indien de fiets door de verzekeraar is uitgekeerd gaat de fiets naar AFAC verzekeringsfietsen, een AFAC die speciaal gericht is op fietsen die door verzekeraars zijn uitgekeerd. Het meldpunt bij de regiopolitie zorgt er dan voor dat in de hoofdregistratie wordt gemeld hoe de fiets is afgehandeld. AFAC meldt aan de aangever dat de fiets is teruggevonden en is geretourneerd aan de verzekeraar. Gedurende het gehele proces blijft de fiets op het terrein van de AFAC.

4.3. De fiets wordt geclaimd

Indien een mogelijke eigenaar zich bij de AFAC meldt, wordt er als volgt te werk gegaan. De AFAC probeert zoveel mogelijk gegevens van deze persoon te noteren. Vervolgens verwijst men deze naar de politieafdeling, bij voorkeur in de buurt waar de persoon die de fiets claimt woont. Daarna worden de gegevens naar deze afdeling gemaild. Indien de persoon die de fiets claimt zich niet bij de politieafdeling vervoegt, meldt deze afdeling dat bij de AFAC. De fiets kan vervolgens het reguliere afhandelingstraject in.

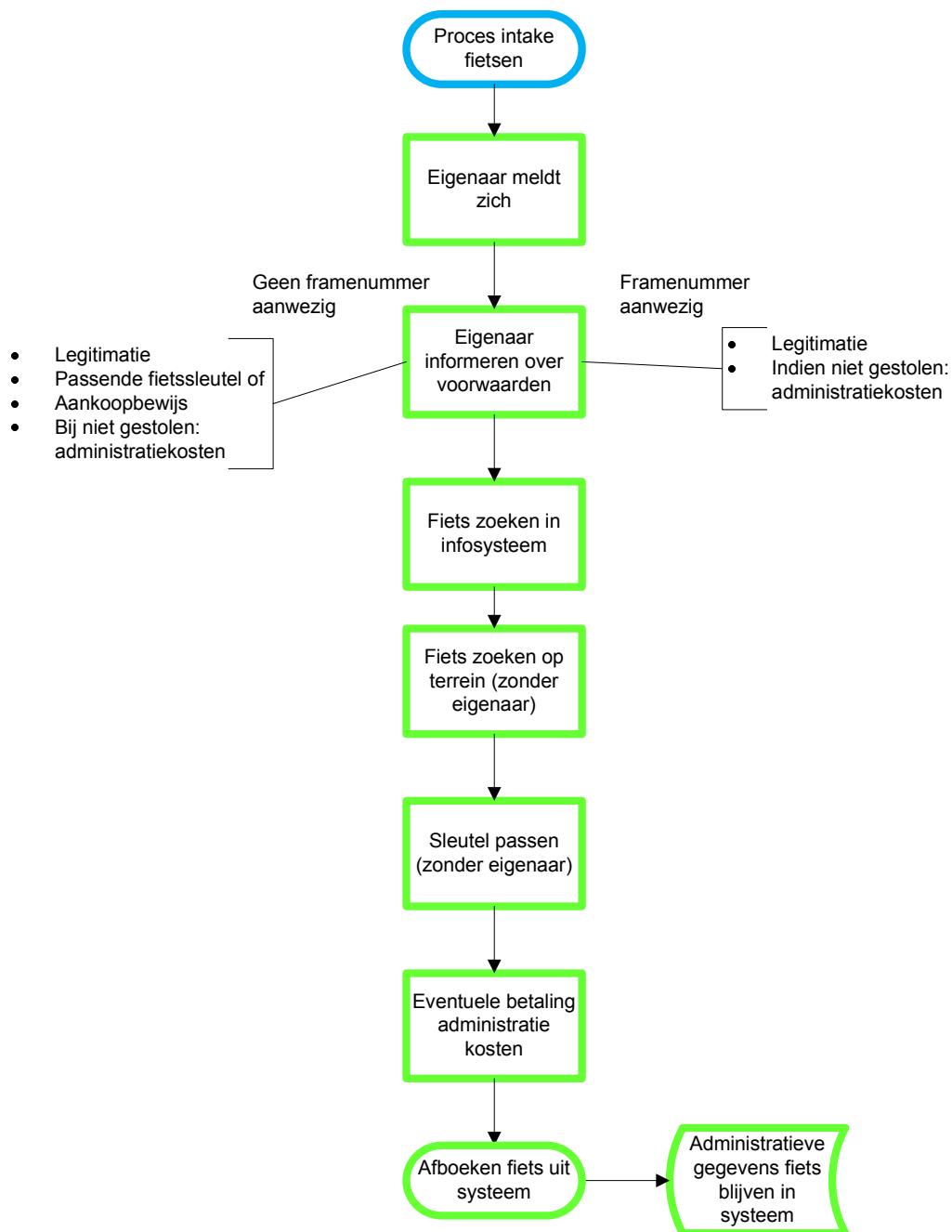
Indien de persoon de fiets komt claimen bij het politiebureau, dan draagt de aangewezen politieafdeling zorg voor de afhandeling van deze zaak. Daarbij beslist de officier van justitie of diens vervanger wat er met de fiets dient te gebeuren. De aangewezen politieafdeling zorgt er tevens voor dat de signalering wordt ingetrokken voordat de fiets wordt verwerkt.

De fiets blijft gedurende het gehele proces op het terrein van de AFAC.

De volgende beslissingen zijn nu mogelijk:

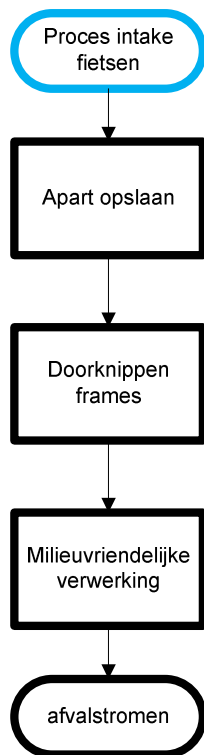
1. De fiets kan worden teruggegeven aan de persoon die de fiets claimde
2. De fiets kan terug naar de aangever/verzekeraar
3. De fiets dient te worden vernietigd

5. Proces teruggave



Hierbij is van belang om de onafhankelijkheid van de fietsafhandeling te tonen. Het is aan te bevelen de afhandeling zo min mogelijk te vermengen met het verwijderen van de fietsen. Hoewel het in de praktijk een collega of zelfs dezelfde persoon kan zijn die verwijderd en afhandelt, moet dit duidelijk 'met twee verschillende petten' gebeuren. Dit om de schijn te voorkomen dat de AFAC voordeel zou kunnen hebben bij het verwijderen van fietsen. Er moet dus worden gezorgd voor een andere presentatie in uniform en logogebruik dan de verwijderaars.

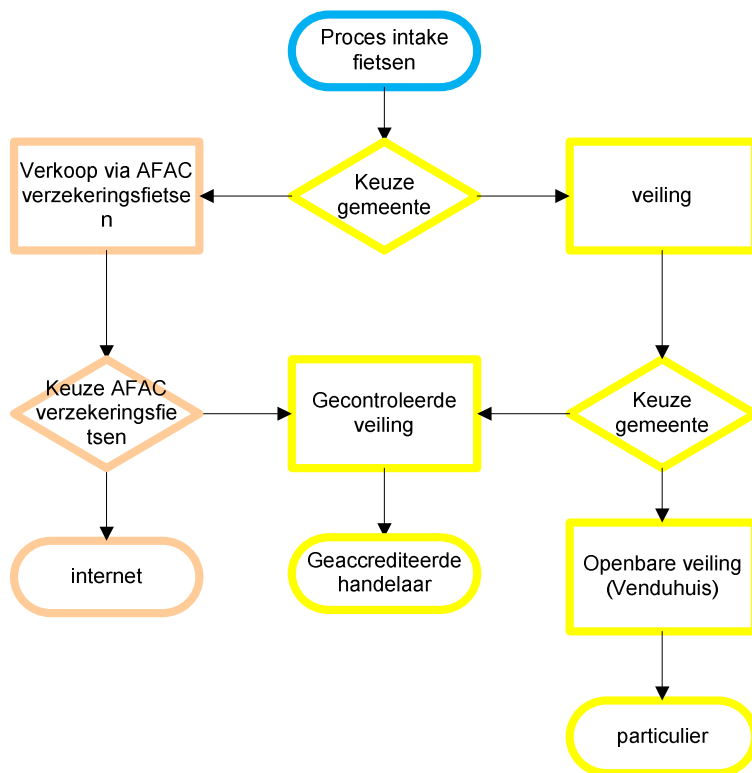
6. Proces vernietigen



Als wordt geconstateerd dat een fiets zeker of waarschijnlijk afkomstig is van diefstal dan moet de fiets worden vernietigd. Dit lijkt, zeker bij fietsen in goede staat, verspilling. Maar bij de AFAC-methodiek is de kans dat een goeie fiets in de trechter 'overblijft' uiterst klein. En dat is belangrijk. Er moet worden voorkomen dat een burger zijn of haar fiets toch nog tegenkomt bij een opkoper, bonafide of anderszins.

De AFAC-methodiek maakt het mogelijk om fietsen op een efficiënte en milieuvriendelijke manier te vernietigen. Bovendien kunnen gemeenten afspraken maken met opkopers van oud ijzer en dergelijke. Het Centrum Fietsdiefstal werkt er momenteel aan om de verwerking van te vernietigen fietsen centraal te regelen via een landelijke milieulijn.

7. Proces verkoop



Is een fiets zeker niet van diefstal afkomstig en wordt deze niet opgehaald binnen de 120-dagen periode? Dan mag de fiets teruggebracht worden in het verkeer. In de praktijk wordt er bij de AFAC nog wel wat aan versleuteld. De fiets wordt daardoor aantrekkelijker voor de verkoop en reservematerialen zijn voldoende voorhanden. Maar over het frame mag geen twijfel meer bestaan. De AFAC-methodiek is niet alleen bedoeld voor het verwerken van fietsen. Ook het voorkomen van fietsdiefstal en het doorbreken van de keten van niet te identificeren fietsen is van belang. De AFAC is bovendien een gemeentelijke organisatie. De verkoop van tweedehands fietsen is dan ook aan bepaalde regels onderworpen. Er zijn twee mogelijkheden:

1. Een fiets of een partij fietsen wordt verkocht aan handelaren. Deze handelaren moeten dan wel door de gemeente worden 'geaccrediteerd'. Met andere woorden: de gemeente moet onderzoek doen naar de betrouwbaarheid van deze handelaren.
2. De tweede mogelijkheid is nog niet in werking. Momenteel wordt er gewerkt aan een site waarop fietsen te koop staan die gegarandeerd niet van diefstal afkomstig zijn.

Veel gemeenten hebben echter nog een derde weg. Zij bestemmen de verwerkte fietsen voor het sociale circuit, bijvoorbeeld voor mensen in de bijstand en re-integranten. Via AFAC verzekeringsfietsen kunnen gemeenten eveneens partijen fietsen voor werkgelegenheidsprojecten bestemmen.

8. Praktische zaken

Er is al veel ervaring opgedaan met de AFAC-methodiek. Het Centrum Fietsdiefstal heeft goede ervaringen met een aantal manieren van inrichten en specifieke producten. Deze worden genoemd op de website van het Centrum Fietsdiefstal (www.centrumfietsdiefstal.nl). Uiteraard staat het de AFAC vrij om binnen de kaders eigen producten aan te schaffen of te (laten) ontwikkelen.

8.1. Huisvesting

Het succes van de AFAC staat of valt bij de huisvesting. Is deze te krap, dan kan de benodigde zorgvuldigheid niet meer in acht worden genomen. Fietsen moeten dan worden 'geruimd' zonder voldoende op diefstal te zijn gecontroleerd en zonder de bewaartermijnen in acht te nemen (te veel ruimte zou overigens tot luiheid kunnen leiden; men laat het terrein vollopen). Ook de overige faciliteiten moeten zijn afgestemd op het gebruik. In veel gevallen kiezen gemeenten voor tijdelijke huisvesting in panden die voor sloop of herstructurering in aanmerking komen. Dit voorkomt leegstand en drukt de kosten voor de huisvesting zelf. Waar moet aan worden gedacht?

Eerst moet het aantal te verwachten fietsen worden berekend. Dit hangt onder meer af van de aantallen te verwijderen fietsen en de ambitie van de gemeente. Er moet in elk geval van worden uitgegaan dat het merendeel van de fietsen maximaal drie maanden op het terrein moet kunnen staan.

Bij 50 aangeleverde fietsen per dag zijn er doorlopend tussen de 1000 en 1200 fietsen op het terrein. Per 10 fietsen is ongeveer 4 m² nodig. In dit voorbeeld zou 150 m² dus voldoen, piekmomenten meegerekend.

Verder is altijd nodig:

- Een aparte ingang voor fietsen, bij voorkeur uit het zicht van de ingang voor bezoekers;
- Een ontvangst- en registratieruimte voor de fietsen;
- Opslagruimte voor fietsen;
- Aparte opslagruimte voor gesignaleerde fietsen;
- Aparte opslagruimte voor verzekeringsfietsen;
- Een uitgiftebalie voor op te halen fietsen;
- Kantine en/of rustruimte;
- Ruimte voor vernietigde fietsen in afwachting van afvoer;
- Graveerruimte om de fiets van een RAI-standaard framenummer te voorzien;
- Ruimte voor verwerkte fietsen in afwachting van transport;
- Wachtruimte voor bezoekers en een bezoekerstoilet.

De gewone fietsen kunnen zowel binnen als buiten worden opgeslagen. Het is wel aan te bevelen het terrein te beveiligen met een hek en eventueel cameratoezicht.

Gesignaleerde fietsen en verzekeringsfietsen kunnen het beste worden bewaard in een dichte en afsluitbare ruimte. Hierdoor kunnen deze fietsen niet meer in het reguliere proces terecht komen.

Al naar gelang de insteek, is het mogelijk een werkplaats in te richten. In deze werkplaats kunnen medewerkers, veelal re-integranten, fietsen herstellen en voor zover mogelijk materialen hergebruiken. Om veilig te werken is er ongeveer 16 tot 20 vierkante meter nodig per werkplek.

Ook het instellen van een slooplijn voor nog goede onderdelen vergt een behoorlijke ruimte. Behalve de werkplek, is er ruimte voor de opslag van gebruikte onderdelen nodig. Wanneer er op de AFAC veilingen voor handelaren plaatsvinden, moet er ook rekening worden gehouden met ruimtebeslag

8.2. Faciliteiten

De AFAC heeft een aantal functies te vervullen. Daarvoor zijn de volgende zaken nodig:

- Een bezoekersbalie. De AFAC heeft soms te maken met agressieve bezoekers. Daar moet rekening mee worden gehouden. De balie moet voldoende hoog en stevig zijn. Er mogen geen losse spullen op liggen.
- Een aantal werkplekken voor administratieve handelingen.
- Een database die voldoende robuust is om de gegevens van het aantal verwachte fietsen op te slaan. Een bewaartermijn voor die gegevens is er niet. Aan te bevelen is om ze toch minimaal een aantal jaren te bewaren, aangezien een fiets een redelijke kans heeft weer bij de AFAC terug te komen. Het voorkomt verwarring als daarbij hetzelfde registratienummer kan worden gebruikt en eventueel het toegekende AFAC framenummer.
- Software met voldoende mogelijkheden voor crossreferences en interfaces met politiestructuren en het Centrum Fietsdiefstal (bijvoorbeeld voor de uitgifte van nummerreeksen).
- Een invoerformulier met voldoende velden om de kenmerken van de fiets op in te voeren. Deze velden zijn in elk geval NAW-gegevens, merk, kleur, framenummer, omschrijving en eventuele bijzonder kenmerken.
- Instructies om gestolen fietsen te kunnen herkennen, eventueel met een reader (zie hoofdstuk 8.4).
- Mogelijkheid voor internetaangifte en aangifte via formulieren.
- Uniformen voor het personeel. Deze onderscheiden het personeel van de AFAC van degenen die fietsen losknippen (ook wanneer dit dezelfde personen zijn: omkleden!)
- Een knipmachine voor het vernietigen van fietsen.
- Graveerapparatuur en een graveerbok.
- Overige gereedschappen, als er werkzaamheden als sloop en reparatie worden uitgevoerd.



Knipmachine voor vernietigen



Graveerbok



Graveermachine

8.3. Personeel

Het personeel vervult bij de AFAC een aantal functies:

- Intake, geen bijzondere competenties nodig, vaak worden hier re-integranten voor ingezet;
- Registratie, door administratief medewerkers met kennis van Office pakketten;
- Controle signalering, door een Bijzonder Opsporings Ambtenaar (BOA);
- Opslag, geen bijzondere competenties nodig;

- Uitgifte, personen met competenties voor klantcontact;
- Vernietiging, geen bijzondere competenties nodig;
- Afvoer, geen bijzondere competenties nodig.

Het is disproportioneel om een verklaring omtrent het gedrag te vragen aan alle medewerkers. Het verdient aanbeveling om dit te doen bij de medewerkers die betrokken zijn bij de uitgifte. Bij de BOA's spreekt dit voor zich.

Als vuistregel zijn per 50 fietsen per dag nodig:

- 2 fte voor het ontvangen, registreren en plaatsen van de fiets;
- 1 fte voor de balie;
- 1 fte voor het ophalen van de fiets uit opslag bij teruggave;
- Bij 50 fietsen meer, 2 fte extra voor plaatsen en ophalen van de fiets;
- Bij weer 50 fietsen meer volgt uitbreiding van het baliepersoneel en de registratiefunctie.

8.4. Landelijke faciliteiten

In opdracht van de Stuurgroep Aanpak Fietsdiefstal ontwikkelt het Centrum Fietsdiefstal een groot aantal producten of stelt deze beschikbaar. Buiten de hierboven beschreven werkwijze en inrichting zal een aantal zaken uniform uitgevoerd moeten worden. De belangrijkste daarvan is de methodiek zelf en het hart daarvan: het trechtermodel. Op de site van het Centrum Fietsdiefstal worden de laatste ontwikkelingen gevolgd en centrale afspraken gepubliceerd. Op dit moment zijn, behalve de methodiek zelf, de volgende zaken beschikbaar:

- Intelligente readers, zowel in aanschaf bij de ontwikkelaar als op leenbasis via het Centrum Fietsdiefstal. Deze readers maken het snel opsporen van gestolen fietsen met barcode en/of chips mogelijk. Een AFAC genereert een dusdanig aantal fietsen dat deze readers het werk een stuk efficiënter maken. Ze worden momenteel veel ingezet op straat door opsporingsambtenaren;
- Een softwarepakket dat speciaal voor de AFAC-methodiek is geüpgraded;
- Door AFAC in de praktijk geteste kniptangen, graveerapparatuur en overige gereedschappen. Deze zijn onder meer getest op veiligheid voor de gebruiker;
- AFAC-nummers volgens de RAI-standaard. Om dubbelingen te voorkomen krijgt iedere AFAC een unieke reeks. Het is van belang dat men zich aan de toegekende nummers houdt. De gebruikte standaard wordt ondersteund door de Stuurgroep en volgt de RAI-standaard. Deze standaard is centraal afgesproken tussen de belangrijkste fabrikanten
- AFAC verzekeringsfietsen. Deze neemt de fietsen over die door verzekeraars zijn uitgekeerd en verwerkt die verder;
- Uiteraard de website van het Centrum Fietsdiefstal, waar behalve informatie over de AFAC tal van andere zaken over het bestrijden van fietsdiefstal staan.

Colofon

Deze uitgave is samengesteld door het Centrum Fietsdiefstal, in opdracht van de Stuurgroep Fietsdiefstal.

Auteur: Joris Böcker (CCV)

Met dank aan:

Mojgan Yavari (AVC)

Guus Schouten (Bestuursdienst gemeente Den Haag)

Appie Nieuwenhuizen (Politie Amsterdam, bureau Raampoort)

Roel Veenstra (Politie Haaglanden, bureau Verkeer & Operationele ondersteuning)

Birgitte Kampers (Politie Noord Holland Noord, Alkmaar)

Ron Boots (Politie Utrecht, District Woerden)

Hans Teuns (Enra-verzekeringen)