

Slechte rekken en naïeve fietsers

De Fietsersbond onderzoekt in twaalf gemeenten de kansen en problemen van een lokale aanpak van fietsdiefstal. Een van de conclusies: ook op het gebied van fietsparkeerbeleid is nog veel werk aan de winkel.

Karin Broer

Fietsdiefstal is een grote belemmering om meer mensen op de fiets te krijgen. Uit een enquête die de Fietsersbond in het kader van de fietsdiefstalscan door 12.000 fietsers liet invullen, bleek dat 45% naar sommige bestemmingen, zoals het station of de binnenstad, de fiets laat staan uit angst voor diefstal. Om diezelfde reden gaf 32% aan geen nieuwe fiets te durven kopen. Het zijn conclusies die eerdere onderzoeksresultaten bevestigen en weer eens haarscherp aangeven dat vanuit het fietsbeleid aandacht voor fietsdiefstal dringend noodzakelijk is. Maar fietsdiefstal is een veiligheidsprobleem en ligt daarmee niet op de eerste plaats op het bureau van de verkeersambtenaar.

Top-3

Door verschillende ontwikkelingen op het beleidsterrein 'veiligheid' is fietsdiefstal meer in the picture komen te staan. Zo is de regierol van gemeenten voor de lokale veiligheid versterkt. Gemeenten starten vaak met het benoemen van de belangrijkste veiligheidsproblemen in de wijk en de hele gemeente. Fietsdiefstal staat vrijwel altijd in de top-3 van veelvoorkomende delicten. Daarnaast zijn er landelijke beleidsdoelstellingen die aandacht voor fietsdiefstal genereren. Zo is er de doelstelling: 20 tot 25% minder overlast en criminaliteit in de publieke ruimte in de periode 2003-2006. Bestrijding van fietsdiefstal past hier uitstekend in. Ook de aandacht voor veelplegers, belangrijk in de beleidsvoornemens van alle politiekorpsen, helpt. Onder veelplegers zijn immers ook fietsendieven te vinden. Het klimaat lijkt dus gunstig. Maar hoe is de huidige praktijk? De Fietsersbond heeft het afgelopen jaar in twaalf gemeenten een fietsdiefstalscan uitgevoerd (dertien andere komen nog aan de beurt). In elke gemeente is het beleid van gemeente en politie doorgelicht, zijn de huidige activiteiten geïnventariseerd en is een zogenaamde locatiescan uitgevoerd. De belangrijkste risicolocaties zijn onder de loep genomen: staan er genoeg fietsenrekken, zijn die kwalitatief goed, hoe is het gesteld met de sociale veiligheid, met het toezicht? Op basis hiervan valt een beeld te schetsen van de kansen en problemen van de lokale aanpak van fietsdiefstal. Te beginnen met fietsparkeerbeleid, want ook op dit terrein, waarvoor de afdeling Verkeer meestal zelf verantwoordelijk is, blijkt veel te verbeteren.

FietsParkeur

Door goede fietsparkeervoorzieningen aan te bieden, kan diefstal worden voorkomen. In de twaalf onderzochte gemeenten valt op dat de meeste wel iets van fietsparkeerbeleid op papier hebben staan, maar dat de aandacht vrijwel altijd alleen naar het centrumgebied gaat. In de helft van deze gemeenten is de aanbeveling vastgelegd om



voortaan rekken met FietsParkeur aan te schaffen. Dit was overigens vaak geen harde afspraak.

Als we op straat gaan kijken, valt iets anders op. Voor de locatiescan werden steeds plekken bekeken die er in de fietsdiefstalcijfers uitsprongen: risicolocaties dus. Met uitzondering van de in het kader van *Ruimte voor de Fiets* al aangepakte stationsomgevingen, blijken er nog veel slechte rekken te staan. Rekken zonder aanbindmogelijkheid, met weinig ruimte tussen de fietsen. Voor risicolocaties buiten het centrum, zoals zwembaden of scholen, geldt dat in bijzondere mate. Fietsparkeerbeleid zou veel meer dan nu het geval is, vanuit het perspectief van fietsdiefstalbestrijding moeten worden opgezet: zorg dat er op de belangrijkste risicolocaties goede rekken staan.

Een andere opmerkelijke conclusie uit de locatiescan is dat fietsers hun bezit slecht beveiligen. Het gros van de fietsen staat, ook op risicolocaties, maar op één slot. Als er goede rekken staan, blijken fietsers vaak de aanbindmogelijkheid niet te gebruiken. Alleen in stationsomgevingen zijn ze verstandiger. Maar ook daar staat, met uitzondering van station Den Haag, nooit meer dan 50% met twee sloten vast. Schatten fietsers het risico toch als laag in, zeker in relatie tot de tijdsduur? Is het goed vastzetten te veel moeite? Of gebruiken ze inmiddels zulke oude fietsen dat de kans op diefstal ingecalculerend is? Het is zeker nog niet duidelijk

wat hier speelt. Dat laat echter onverlet dat inspanningen op het gebied van communicatie waardevol kunnen zijn. Zet daarom voldoende en kwalitatief goede rekken (met aanbindmogelijkheid) neer en licht dan fietsers voor over het juiste gebruik ervan. Dat inzetten op communicatie dan succes kan hebben, laat het voorbeeld van Harlingen zien. Daar wisten vier politieagenten een daling van 32% te realiseren door met voorlichting burgers duidelijk te maken hoe ze hun fiets beter op slot konden zetten bij het station. Zie voor meer goede voorbeelden www.fietsersbond.nl/aanpakfietsdiefstal.

Woonomgeving

Op het gebied van fietsparkeerbeleid kwam nog een belangrijke leemte naar voren: de woonomgeving. Uit de enquête die in het kader van de Fietsdiefstalscan werd uitgevoerd, bleek dat meer dan 30% van de gestolen fietsen in de woonomgeving werd gestolen, maar dat mensen zich daar absoluut niet van bewust zijn. De eigen woning en woonomgeving belandden stevast onderaan in het rijtje te herkennen risicolocaties. Nu klopt het natuurlijk dat 'woonlocaties' een dusdanig brede en omvangrijke locatie-aanduiding is, dat de dichtheid van fietsdiefstallen wel zal meevallen, maar het blijft een feit dat de optelsom van alle fietsdiefstallen nabij de eigen woningen verrassend hoog uitkomt.

Ook beleidsmakers hebben weinig aandacht voor de woonomgeving. In het fietsparkeerbeleid ligt de aandacht bij het centrumgebied en eventueel ov-locaties. Afdelingen Bouwen woningtoezicht stellen nauwelijks eisen op het gebied van fietsparkeren, zo blijkt uit de antwoorden op de vragenlijst die in het kader van de fietsdiefstalscan werd toegestuurd.

Sinds de fietsenberging niet meer in het Bouwbesluit staat en geen onderdeel meer vormt van de vaste eisen voor nieuwbouw, is het gevaar toegenomen dat in nieuwbouwprojecten schuren die bruikbaar zijn voor fietsenstalling, schaarser worden. Waarmee het probleem van veel 19e eeuwse woonwijken in de grote steden weer zou terugkomen. Inmiddels is er wel een ander instrument: het Politie Keurmerk Veilig Wonen. Tot nu toe wordt dit keurmerk vooral gebruikt als instrument om de gevel inbraak- en vandalismeveilig te maken. Maar per 1 januari 2005 werden de eisen aangepast en er zijn er nu behoorlijk wat relevant voor fietsdiefstalpreventie.

Hoewel het keurmerk niet echt een fietsenberging verplicht stelt, wordt er wel uitgegaan van één inbraakwerende bergruimte. Bij de stedenbouwkundige randvoorwaarden wordt onverkort gesteld dat 'het aantal fietsparkeervoorzieningen in overeenstemming moet zijn met het aantal gebruikers en bezoekers. Fietsparkeerplaatsen dienen Fiets-Parkeer en een aanbindmogelijkheid te hebben, zo dicht mogelijk bij de entree en goed in het zicht vanaf de openbare weg te zijn'. Ook zijn er eisen voor de verlichting van stallingsvoorzieningen.

Als gemeenten deze eisen vaker gaan toepassen of in ieder geval woningbouwverenigingen en projectontwikkelaars tot een uiterste inspanning dwingen op dit terrein, zijn we een grote stap verder.

Belangrijke partner

De politie is uiteraard een belangrijke partner bij de bestrijding van fietsdiefstal. Uit de diefstalscan blijkt dat de inzet en houding van de politie sterk wisselt. Opvallend was dat

van de twaalf gemeenten er maar één was (Dordrecht) die fietsdiefstal als prioriteit had benoemd en waar ook de politie fietsdiefstal bij de prioriteiten had staan. Gemeenten die iets willen, hebben dus vaak te maken met een politiekorps met andere prioriteiten.

Typische politietaken als posten, toezichthouden en controleren, gebeuren in de meeste onderzochte gemeenten alleen 'incidenteel als daar aanleiding toe is.' De politie in bijvoorbeeld Gouda gaf toe dat er de laatste jaren niets van was gekomen. Gruthok-controles (Gruthok is gevormd van de beginletters van de verkopers die volgens het Wetboek van Strafrecht moeten bijhouden van wie ze hun spullen krijgen: goud- of zilversmid, rijwielhandelaar, uitdrager, tagrijn, horlogemaker, opkoper en kashouder) – in dit geval het controleren van handelaren in tweedehands fietsen – worden bijna nergens meer structureel gedaan, zo blijkt uit de fietsdiefstalscan.

Nu hoeven sommige taken niet per se door de politie te worden uitgevoerd. Ook stadswachten of toezichthouders kunnen bijvoorbeeld controleren of toezichthouden. Dan moeten ze wel beschikken over goede informatie en moeten er goede afspraken zijn voor als er werkelijk een fietsendief of heler kan worden aangehouden, want dat is echt politiewerk. In Amsterdam, waar regelmatig grote controleacties worden gehouden en de gruthok-controles in ere zijn hersteld, zijn die taken weggelegd voor de reinigingspolitie. Pas als zij beet hebben, zoeken ze contact met de politie. Controles om gestolen fietsen op te sporen, kunnen veel opleveren, zo blijkt bijvoorbeeld uit acties van agenten in Groningen en Eindhoven. De stapels fietsen die bij gemeente of politie terechtkomen omdat ze op straat zijn gevonden of bij opruimacties zijn weggeknipt, zouden beter gecontroleerd moeten worden. Nu, zo blijkt uit de fietsdiefstalscan, worden bijvoorbeeld gevonden fietsen vaak wel gecontroleerd, maar slechts één keer: direct bij binnenkomst. Dan kan het voorkomen dat een fietser nog geen aangifte heeft gedaan en dat de betreffende fiets nog niet in de bestanden zit. Bovendien wordt er bijna altijd alleen maar gecontroleerd op framenummer in het bestand van het betreffende politiekorps. Het bovenregionale HKS-systeem wordt zelden geraadpleegd. Ingegraveerde postcodes nabellen of proberen via de stickers van fietsenwinkels op het achterspatbord de herkomst van een fiets te achterhalen, gebeurt evenmin. Kortom, controleren zou met meer inzet moeten gebeuren. Het opsporen van gestolen fietsen maakt immers de aanpak van heling mogelijk. Ook kunnen fietsen bij de oorspronkelijke eigenaars worden terugbezorgd, waardoor mensen weer het nut inzien van aangifte doen.



Andere prioriteiten

In de twaalf onderzochte gemeenten kwam fietsdiefstal regelmatig naar voren als een van de onderwerpen in het lokale veiligheidsbeleid. Maar de stap naar een daadwerkelijk integrale aanpak ervan blijkt moeilijk. Dat heeft niet alleen te maken met bijvoorbeeld andere prioriteiten van de politie, maar ook met gebrek aan kennis van welke maatregelen gemeenten zelf of in samenwerking met andere kunnen nemen. Activiteiten blijven soms beperkt tot bijvoorbeeld een postcodegraveeractie of extra toezichthouden bij het station. Terwijl juist de meeste winst is te behalen door een scala van maatregelen te nemen, in samenwerking met diverse partners als politie, justitie en de fietsenbranche. Amsterdam en Winterswijk laten dit bijvoorbeeld zien. Verkeersambtenaren kunnen met name op het terrein van fietsparkeerbeleid een belangrijke rol spelen. Politici en be-

leidsmakers die fietsgebruik een warm hart toedragen, kunnen in het huidige veiligheidsbeleid genoeg aanknopingspunten vinden om fietsdiefstal op de agenda te zetten.

Het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid heeft in samenwerking met de Fietzersbond een boekje uitgegeven: *Aanpak fietsdiefstal in gemeenten*. Daarin staan aanwijzingen voor het opzetten van een integrale aanpak van fietsdiefstal. Te bestellen bij het centrum voor criminaliteitspreventie en veiligheid, e-mail: info@hetccv.nl. Het boekje is opgenomen in de kennisbank op www.fietsberaad.nl. Op de website van de Fietzersbond is een database te vinden met goede voorbeelden van fietsdiefstalbestrijding: www.fietzersbond.nl/aanpakfietsdiefstal.