

Chip geen wondermiddel

Een tag, een landelijk register, een fietspas: allemaal onderdelen waar al langere tijd aan gewerkt wordt om tot een sluitend systeem van registratie en identificatie van fietsen te komen. Het Fietsberaad besteedde in 2002 (zie *Fietsverkeer* nrs. 3 en 4) veel aandacht aan de toen al enige tijd actieve Werkgroep landelijke aanpak fietsdiefstal. Grote lijn in de beoordeling van de landelijke aanpak was destijds: beloftevol, maar voorlopig nog te veel losse eindjes. Een heldere overallvisie op hoe een goede landelijke aanpak zou moeten worden, ontbrak eigenlijk. Nu, vier jaar later, kijkt *Fietsverkeer* eens hoe het ermee staat.

Karin Broer

Zelden waren de betrokkenen bij een landelijke aanpak fietsdiefstal optimistischer gestemd dan in september 2005. 'Eindelijk is het dan zover', schreef Stef Stock, secretaris fiets van de RAI Vereniging in *Tweewieler* over het landelijk register van gestolen fietsen dat bijna klaar was. Zes jaar nadat de Werkgroep landelijke aanpak fietsdiefstal - waarin onder meer de RAI, Fietsersbond, stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, politie, het ministerie van V&W, BZK en



de ANWB zitten - voor het eerst bijeenkwam, kon er resultaat worden geboekt. In het voorjaar was er nog een fiks conflict opgedoken over de vorm van het register. De politie wilde, bang voor een register vol vage omschrijvingen en halve framenummers, alleen fietsen met een tag in het register, de rest van het gezelschap wilde meer. Ook aangiftes met een duidelijk signalement, bijvoorbeeld framenummer en merk, zouden in het register moeten komen. Toenmalig minister Remkes hakte de knoop door en op het congres van de Fietsersbond in september kondigde hij aan dat er een landelijk register bij de RDW zou komen, voor iedereen via internet toegankelijk, waarin via een koppeling alle bruikbare aangiftes van de politie terecht zouden komen. Het enige dat nog moest gebeuren, was de software uittesten via twee pilots in de regio's Utrecht en Hollands-Midden.

Stap voorwaarts

Maart 2006, zes maanden later, zijn de pilots om onduidelijke redenen nog

steeds niet gestart. Het is de zoveelste tegenvaller in een proces dat maar geen vaart krijgt. "Je word er soms wel moedeloos van", zegt Alex de Hoop van de stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit. Hij verwacht veel van het register, vooral in zijn openbare vorm op internet. "Het biedt iedereen de mogelijkheid om een aangeboden fiets te controleren: stallingbeheerders, de vakhandel, maar ook de consument. Daarmee kan heling worden tegengegaan." Maar ook voor de opsporing en terugbezorging van gestolen fietsen is het register in principe een stap voorwaarts. Nu is het zo dat elke politieregio zijn eigen bedrijfsprocessensysteem heeft. Een verdachte fiets wordt vaak alleen in het systeem van de eigen regio opgezocht. Er is wel een landelijk systeem (HKS), maar dat is lastiger in het gebruik en niet altijd up-to-date. Ook bij controles door stadswachten of gemeentelijke controleurs, zoals de milieupolitie, is een toegankelijk en openbaar register een aanwinst. In Amsterdam gebruikt de milieupolitie



voor controles de gegevens van de politieregio's Amsterdam-Amstelland en -Flevoland. Een fiets die in Haarlem is gestolen en aangegeven, vinden ze niet. Dat een groter bestand zijn vruchten zou afwerpen, blijkt wel uit de controles die bij de AFAC worden gedaan. Sinds een paar maanden wordt op dit fietsverzamelterrein in Amsterdam-West via HKS gecontroleerd. Ondanks de gebreken daarvan liep het percentage teruggevonden gestolen fietsen op van minder dan 1% in 2004 naar 6% nu. Nog altijd weinig, maar dat heeft

ook veel te maken met het extreem lage aangiftepercentage in Amsterdam (19%). Regionaal projectcoördinator voertuigcriminaliteit Theo Vaal van de Amsterdamse politie relateert daarom de waarde van het register. "We hebben HKS toch?" Maar Vaal geeft ook aan dat controle in HKS niet via de laptop en palmtop van de milieupolitie kan. De regelmatige controle bij de stations kan dus niet in een landelijk systeem.

Ger Homburg, een onderzoeker van Regioplan die zich al twintig jaar met

het onderwerp bezighoudt, ziet het register vooral als een 'basisvoorziening' voor al die andere activiteiten die nu door gemeenten en politie worden ondernomen. "Het maakt al die activiteiten efficiënter, je kunt sneller controleren, het kost minder moeite, heling is beter aan te pakken. Maar het register is niet cruciaal. Gemeenten en politie kunnen nu ook al van alles doen om fietsdiefstal terug te dringen." Dat laten ook wel succesvolle projecten in bijvoorbeeld Winterswijk, Harlingen en Groningen zien, waarbij met wisselend inspanningsniveau meer gestolen fietsen werden opgespoord en fietsdiefstal werd teruggedrongen (voor goede voorbeelden van gemeentelijke fietsdiefstalbestrijding zie www.fietsersbond.nl).

Kansrijke maatregel

Naast het register is de tag of chip een ander instrument dat op landelijk niveau wordt ontwikkeld. Dankzij een motie uit 2002 wordt in Amsterdam geëxperimenteerd met een tag op 10.000 bestaande fietsen. Onlangs verscheen de evaluatie van de pilot door Regioplan. Belangrijkste conclusies: de tag is geen wondermiddel tegen diefstal, fietsen met een tag werden

Cijfers

De Politiemonitor 2005 geeft een daling te zien in het aantal fietsdiefstallen. Volgens dit grote enquêteonderzoek werd in 1995 7,6% van de fietsen gestolen; in 2005 was dat 4,5%. Amsterdam, waar het probleem veel groter is dan in de rest van het land, laat een nog forsere teruggang zien. Werd hier in 1995 21,1% van de fietsen gestolen, in 2005 was dit teruggelopen tot 10% (cijfers van de website van het ministerie van Binnenlandse Zaken). Waaraan successen precies te wijten zijn, is moeilijk te zeggen. De Amsterdamse integrale aanpak van het probleem kent een heel scala aan maatregelen: extra controles bij tweedehandswinkels, voorlichting aan studenten, meer stallingen, enz. Voor heel Nederland zal behalve de diverse inspanningen van verschillende gemeenten, ook de veelplegeraanpak effect hebben.

Oorspronkelijk ging het de landelijke werkgroep om het doorbreken van een neergaande spiraal van lagere aangiftepercentages, minder controle, minder opsporing en terugbezorging, etc. Een tag werd in die doorbreking als kernpunt gezien, evenals een landelijk register: goede aangiften, snelle controle (met scanners), grote trefkans voor politie, meer controles, meer en betere aangiften, etc. De politie moest meer (kunnen) handhaven en burgers moesten meer en betere aangiften (kunnen) doen.

ook gestolen, een deel van de fietsbezitters raakt het kaartje met gegevens over de fietsregistratietag (noodzakelijk voor betere aangifte) kwijt en op één op de vijf fietsen bleek de tag niet te passen op de voorgeschreven plek (de zadelbuis).

Natuurlijk, het is een proef, maar door deze eerste resultaten wordt een uitbreiding naar de rest van het land voorlopig op de lange baan geschoven. Voor De Hoop zijn vooral de kosten een tegenvaller. Het plaatsen van de tags was behoorlijk arbeidsintensief en geënquêteerde fietsers bleken niet veel te willen betalen (maximaal € 10). Positief was dat de tag ook na maanden nog prima uitleesbaar was. Toch moet ook aan de techniek nog gesleuteld worden. Homburg: "De tag moet op 95% van de fietsen op dezelfde plaats bevestigd kunnen worden. Anders werkt het niet. Het moet namelijk duidelijk zijn als een geplaatste tag eraf is gesloopt. Dan moeten er beschadigingen op het frame te vinden zijn." De huidige proeftag van Amsterdam laat genoeg sporen na. Maar die sporen moeten wel steeds op dezelfde plek te vinden zijn.

Het denken over de tag of chip is sinds deze 'kansrijke maatregel' in het *Integral Veiligheidsprogramma* (1999) werd opgenomen, nogal veranderd. Aanvankelijk was het idee dat de politie met scanners langs geparkeerde fietsen zou kunnen gaan en dat dankzij de tag de gestolen fietsen er zo uit zouden 'piepen'. Maar dat hoopvolle beeld is verbleekt. In de huidige omstandigheden is het ontbreken van een tag een belangrijker aanwijzing dan de tag zelf. De kokertjes van de pilot in Amsterdam

kunnen er, zij het met moeite, weer worden afgesloopt door kwaadwilligen. Op nieuwe fietsen is de chip in het slot terechtgekomen, omdat in het frame de chip niet afleesbaar was. Niet zo handig, het slot is nu juist het onderdeel dat bij diefstal meteen verdwijnt. Homburg kijkt er inmiddels anders tegenaan: "Dat hadden we ons van tevoren niet gerealiseerd, maar het ontbreken van het slot bij nieuwe fietsen is nu een duidelijke aanwijzing dat ze niet kosjer zijn. Iedereen kan dat zien. Je hoeft geen politieagent te zijn, je hoeft geen scanner te hebben. Dat is eigenlijk een heel plezierige gedachte: zo kan het een maatschappelijk systeem worden." Aan de andere kant: Als het op deze manier moet werken, hoeft die tag er natuurlijk niet eens in te zitten... Het ontbreken van een ringslot op een nieuwe fiets is dan het kernpunt - of er nu een tag in zat of niet.

Framenummer

In de huidige werkwijze van politie en gemeentelijke speurders speelt niet de tag de hoofdrol, maar het framenummer. Dat is het gegeven waarop gezocht wordt. Belangrijkste bezwaren tegen de huidige framenummers zijn dat ze niet honderd procent uniek zijn, dat ze op elke fiets weer op een andere plaats staan en dat soms niet duidelijk is welk nummer het framenummer is en wat bijvoorbeeld een serienummer. Het is daarom goed nieuws dat de branche een standaard voor framenummers invoert: twee letters gevolgd door een zevencijferig nummer. De belangrijkste Nederlandse fabrikanten

hebben beloofd het framenummer al in hun collectie van 2006 in te voeren; ook grote importeurs werken mee. Daarmee wordt niet het hele Nederlandse fietsenpark bereikt, maar wel een flink deel. Ook gaat de branche een registratiekaart bij elke nieuwe fiets overhandigen, zodat mensen de gegevens over hun fiets op papier hebben. Een goede zaak, al raken dat soort kaarten gemakkelijk zoek.

Een register en een beter framenummer zijn ontwikkelingen die investeren in voorlichting aan fietsers steeds zinvoller maken. Koop geen gestolen fiets, schrijf de gegevens van uw fiets met framenummer of chipgegevens op en doe altijd aangifte. Dat zouden drie belangrijke boodschappen kunnen zijn. Ger Homburg van Regioplan vindt het daar nog veel te vroeg voor. "Ik denk dat voorlichting over bijvoorbeeld heling alleen zin heeft als er ook gerede kans is dat iemand gepakt wordt voor heling. Handhaving is een belangrijk onderdeel. Ik zou het een goed idee vinden om het rijden op een gestolen fiets te verbieden in de APV. Als iemand kan zien dat een fiets wel eens gestolen kan zijn, dan maakt hij kans een bestuurlijke boete te krijgen. Politie en justitie hebben vaak - ook wel begrijpelijk - andere prioriteiten." Maar Theo Vaal van de politie wil niet aan zo'n verbod of boete. "Fietsdiefstal is daarvoor een te erge zaak. Het staat niet voor niks in het Wetboek van Strafrecht. Vanuit het oogpunt van het overbrengen van normen en waarden vind ik dit geen goed idee."

