

# FIETSDIEFSTAL

Een tweede onderzoek onder slachtoffers

# IN HERHALING



Bureau **Beke**

# INLEIDING

In 2020 is het onderzoek 'Fietsdiefstal in Nederland' verschenen.<sup>1</sup> In dit onderzoek lag de nadruk op diverse thema's, zoals de aard en omvang van fietsdiefstal, typen daders, modus operandi en de aanpak van fietsdiefstal. Een laatste belangrijk thema was slachtofferschap, waarvoor burgers via een grootschalige nationale survey zijn benaderd.

In maart 2022 werd bekend gemaakt dat in de zogenaamde Veiligheidsmonitor 2021 sprake was van een trendbreuk in het percentage slachtoffers van fietsdiefstal en het percentage aangiften door slachtoffers.<sup>2</sup> Deze trendbreuken zijn voor de Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal (S.A.F.E.) aanleiding om opnieuw een grootschalige survey onder slachtoffers van fietsdiefstal uit te zetten.

## Het doel van de survey

Het doel van de survey is om antwoord te vinden op de volgende onderzoeksvragen:

- Is de ontwikkeling in stijging van het percentage slachtoffers en aangiftebereidheid ook te herleiden vanuit een herhaling van de Nationale Survey Fietsdiefstal?
- Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de relatieve en absolute stijging van slachtofferschap?
- Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de relatieve stijging in aangiftebereidheid?
- Hoe heeft het slachtofferschap zich tussen 2019 en 2021 ontwikkeld als gaat om andere thema's, zoals eigen preventieve acties en verzekeringsbereidheid?

## Onderzoeksactiviteiten

Net zoals in 2020 is weer een Nationale Survey Fietsdiefstal uitgezet (N=1.113) en zijn gesprekken met respondenten gevoerd (N=31). De survey is onder andere aangeboden bij fiets- en studentenverenigingen. Daarnaast hebben onder andere verzekeraars, S.A.F.E., het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, de ANWB, het Centrum Fietsdiefstal en de Fietsersbond de survey via nieuwsbrieven, websites en andere sociale media onder de aandacht gebracht. In de recent uitgevoerde survey ligt de nadruk op het vinden van mogelijke verklaringen voor de nieuwste bevindingen uit de Veiligheidsmonitor.



Via bovenstaande link is het eerste onderzoek 'Fietsdiefstal in Nederland' te downloaden.

1. Kuppens, J., Wolsink, J., Esseveldt, J. van en Ferwerda, H. (2020). Fietsdiefstal in Nederland. Van fenomeen naar aanpak. Arnhem: Bureau Beke.
2. CBS (2022). Veiligheidsmonitor 2021.

# OPVALLENDE BEVINDINGEN FIETSDIEFSTAL IN DE VEILIGHEIDSMONITOR 2021

In de Veiligheidsmonitor wordt gevraagd naar slachtofferschap van fietsdiefstal, uitgedrukt in het percentage respondenten dat in het betreffende onderzoeksjaar hiervan slachtoffer is geworden. Dit levert voor de periode van 2012 tot en met 2021 het overzicht in figuur 1 op.<sup>3</sup>

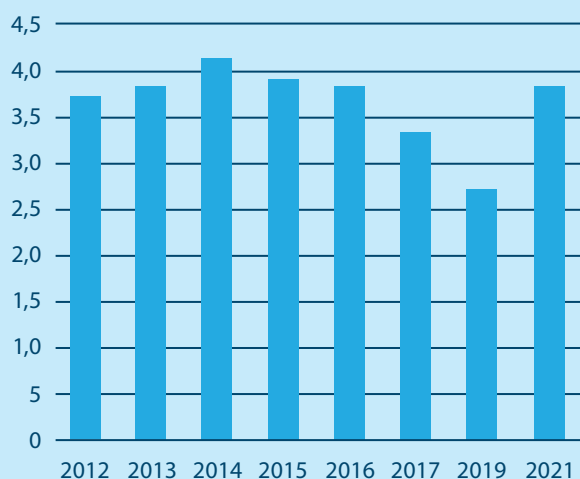
In 2021 is, na een trendmatige daling sinds 2014, ineens sprake van een toename in het percentage slachtoffers naar het niveau van 2016. Omdat over 2019 en 2021 bekend is hoeveel burgers van 15 jaar en ouder in Nederland woon-

achtig zijn, is een berekening naar aantallen personen uitgevoerd.\*

Ook wordt in de Veiligheidsmonitor aan slachtoffers gevraagd of ze aangifte doen van de fietsdiefstal. Dit staat weergegeven in figuur 2.

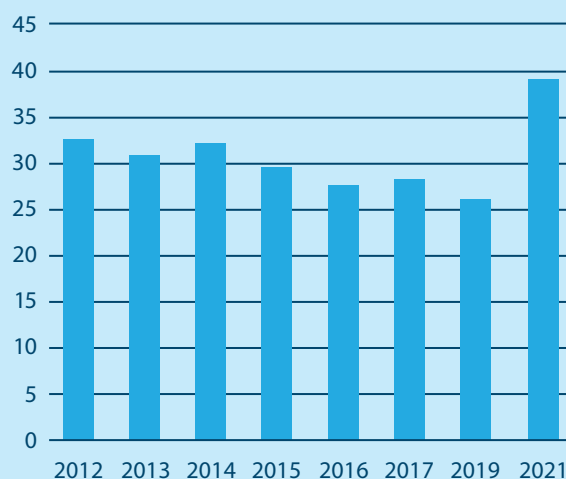
In 2021 is, in vergelijking met 2019, sprake van een sterke toename in het aangiftepercentage: van 26 naar 39 procent. Omdat tussen 2012 en 2019 sprake was van een geleidelijke daling in aangiftepercentage, kan dan ook gesproken worden van een trendbreuk.

Figuur 1: slachtoffers fietsdiefstal (in %)



Bron: Veiligheidsmonitor 2021

Figuur 2: aangifte onder slachtoffers fietsdiefstal (in %)



Bron: Veiligheidsmonitor 2021



## \* Extrapolatie naar de Nederlandse bevolking van 15 jaar en ouder

3,8 procent van de respondenten aan de veiligheidsmonitor (VM) is in 2021 slachtoffer geworden van fietsdiefstal. Het gaat dan in ons land om 553.116 personen van 15 jaar en ouder. In 2019 was dit 2,7 procent en dat betrof 387.127 slachtoffers. Het aantal slachtoffers van fietsdiefstal neemt dus op grond van deze berekening in twee jaar toe met 165.989.

3. Sinds 2017 wordt de Veiligheidsmonitor om het jaar afgenomen, dus er zijn geen data bekend over de jaren 2018 en 2020.

# DE TWEE SURVEYS OP HOOFDLIJNEN MET ELKAAR VERGELEKEN

Voordat we op basis van de recente survey toekomen aan mogelijke verklaringen voor de beschreven trendbreuken in de Veiligheidsmonitor, vergelijken we enkele bevindingen uit de twee surveys met elkaar. We maken een vergelijking op de volgende thema's: aantallen fietsen dat respondenten in bezit hebben en de winkelprijs van de enige of beste fiets die zij in bezit hebben.

## Aantal fietsen in bezit

In de laatste twee jaar is het percentage personen dat twee of meer fietsen in bezit heeft aanmerkelijk toegenomen. Zie figuur 3.

## Winkelprijs enige of beste fiets

In de laatste twee jaar is het percentage personen dat een fiets ter waarde van 2.000 euro of meer bezit aanmerkelijk toegenomen (figuur 4).

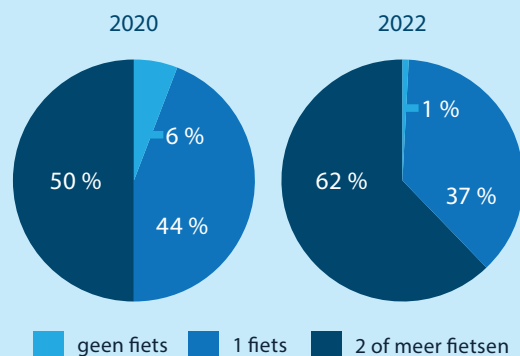
Een andere indicatie voor een steeds hogere aanschafprijs is de gemiddelde prijs die respondenten voor hun (beste) fiets betaald hebben. In 2020 is dit 1.115 euro, maar in de recente survey is dit naar maar liefst 2.463 euro gestegen. Twee derde van de respondenten die in coronatijd een (extra) fiets kocht zegt ook bewust een duurdere fiets te hebben gekocht.



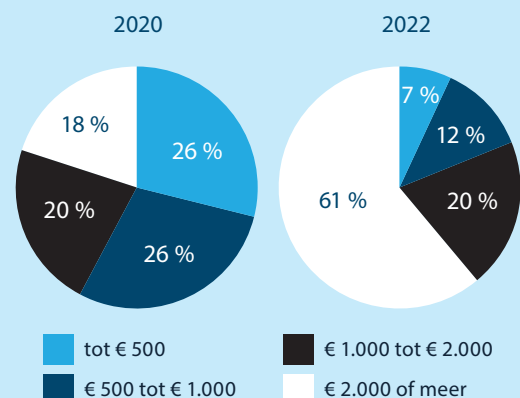
### Meningen van respondenten in de telefoongesprekken

Respondenten die een duurdere fiets kochten geven aan dat zij dit juist vanwege corona deden. Wel wordt aangegeven dat de e-bike hierin een rol speelt: 'Juist vanwege corona heb ik een elektrische fiets gekocht, in plaats van een gewone fiets.' en 'Anders had ik geen elektrische fiets gekocht.'

Figuur 3: aantallen fietsen in bezit (in %)



Figuur 4: winkelprijs enige of beste fiets (in %)



### Meningen van respondenten in de telefoongesprekken

Op de vraag 'Had corona effect op het eventueel aanschaffen van een fiets?' zegt ongeveer driekwart van de respondenten in de gesprekken dat corona geen effect had op het eventueel aanschaffen van een fiets. Acht respondenten zeggen juist wel dat zij door corona een fiets hebben aangeschaft. Zo zegt een respondent: 'Ja, omdat je vanwege corona ook minder weg kon en dingen kon doen. Het enige wat je kon doen was wandelen en fietsen.'

# DOOR RESPONDENTEN GETROFFEN PREVENTIEVE MAATREGELN

Aan de respondenten is in beide surveys een serie aan mogelijke preventieve maatregelen voorgesteld, met de vraag of zij een of meerdere van deze maatregelen inzetten om fietsdiefstal tegen te gaan. Dit levert het overzicht weergegeven in

tabel 1 op. De laatste twee jaar lijkt over het algemeen meer sprake van preventief bewustzijn onder meer respondenten, het meenemen van de accu uitgezonderd.

Tabel 1: door respondenten getroffen preventieve maatregelen (in %)

Preventieve maatregel	Percentage 'ja'	
	2020	2022
Ik denk na over waar ik mijn fiets neerzet	94	97
Ik geef geld uit voor een goed extra slot of goede extra sloten op mijn fiets	86	91
Als het kan, zet ik mijn fiets buiten ergens aan vast	84	91
Als het kan, stal ik mijn fiets binnen	80	89
Ook als ik mijn fiets thuis (tuin, schuur) binnen heb staan, zet ik deze op slot	66	71
Ik betaal graag iets voor het stallen van mijn fiets	40	62
Ik bewaar de kenmerken (zoals het framenummer) van mijn fiets	53	79
Ik laat mij door de fietsverkoper informeren over diefstalpreventie	32	38
Ik neem de accu van mijn elektrische fiets altijd mee om diefstal te voorkomen	23	18



## Meningen van respondenten in de telefoongesprekken

Tijdens de telefoongesprekken is gevraagd of de coronapandemie effect had op de preventieve maatregelen die respondenten zelf tegen fietsdiefstal nemen. Veel respondenten zeiden geen extra preventieve maatregelen te nemen. Vier respondenten namen wel op de een of andere manier extra maatregelen tegen diefstal. Zo gaf een respondent aan: 'Ja, ik zette mijn fiets binnen, omdat er een stuk minder mensen op straat waren tijdens de corona-lockdowns.'

# SLACHTOFFERSCHAP

Eerder is al aangegeven dat in de Veiligheidsmonitor wordt aangegeven dat het percentage slachtoffers van fietsdiefstal in het voorafgaande jaar stijgt van 2,7 naar 3,8 procent. Omgerekend naar de Nederlandse bevolking zijn dit bijna 166.000 slachtoffers meer in een periode van twee jaar.

Aan het CBS is gevraagd naar een aantal extra indicatoren die mogelijk ondersteunend kunnen zijn in het vinden van verklaringen voor de stijging van het slachtofferpercentage in 2021 in de Veiligheidsmonitor. Vanuit het CBS wordt opgemerkt dat het in 85 procent van de gevallen een niet-elektrische fiets en in 15 procent een e-bike (elektrische fiets/speed pedelec) betreft. In de recente survey wordt deze verhouding, hoewel iets minder scheef, bevestigd: 64 om 36

procent. Dit laatste percentage ligt mogelijk hoger dan in de Veiligheidsmonitor, omdat de vraag over de coronatijd betrekking had op twee jaar.

De twee uitgevoerde surveys richtten zich op voorhand op slachtoffers van fietsdiefstal. Een een-op-een-vergelijking met het prevalentiepercentage in de Veiligheidsmonitor is dan ook niet te maken. Weliswaar hebben in de surveys ook respondenten gereageerd die geen slachtoffer zijn geworden van fietsdiefstal, maar onbekend blijft of de verhouding tussen slachtoffers en niet-slachtoffers representatief is voor de Nederlandse bevolking.

Wel is aan respondenten gevraagd of hun tijdens de coronatijd aangeschafte fiets gestolen werd. Dit is voor een vijfde (21 procent) van de respondenten het geval.



# VERZEKERGEDRAG

In de survey zijn enkele verdiepende vragen gesteld over de coronapandemie en de effecten hiervan op diverse aspecten van fietsdiefstal. Ook het al dan niet verzekeren van een gestolen fiets tijdens de pandemie is aan de orde gekomen. Uit de recente survey blijkt dat 62 procent van deze nieuw aangeschafte fietsen tijdens de coronapandemie verzekerd werd. Dit in tegenstelling tot 22 procent van de respondenten die in 2020 zijn of haar fiets verzekerd had. In de laatste survey geeft nagenoeg iedereen aan de fiets te verzekeren vanwege het risico op diefstal.

## Verzekeringsbereidheid

In de laatste survey is respondenten gevraagd naar redenen om de in coronatijd aangeschafte fiets te verzekeren. De reden hiervoor ligt voornamelijk in de aanschafprijs (mede omdat het een e-bike is). Een andere gegeven reden is gewoonte, omdat mensen gewend zijn hun fiets te verzekeren.

## Secundaire effecten verzekeren

In de recente survey is aan respondenten gevraagd wat de invloed is van een afgesloten fietsverzekering op het eigen preventieve gedrag. Op deze vraag geeft 61 procent van de respondenten aan meer maatregelen te treffen, 38 procent hetzelfde te blijven doen en 1 procent minder preventief te werk te gaan.



### Meningen van respondenten in de telefoongesprekken

Op één respondent na zijn er geen respondenten die vanwege de coronapandemie hun fiets hebben verzekerd. Een respondent geeft aan: 'Ik betaalde tijdens de coronapandemie de volle prijs voor een elektrische fiets. Daarom heb ik hem ook verzekerd.'

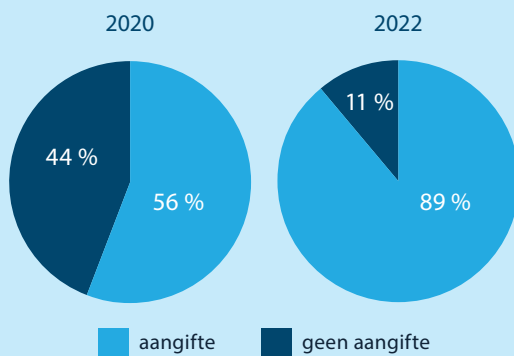
Tabel 2: redenen verzekeren in coronatijd aangeschafte fiets (in %)

Reden	Percentage
	2022
Vanwege de aanschafprijs	50
Omdat het een e-bike is	49
Ik verzeker mijn fiets altijd	49
Daar voel ik me veiliger bij	31

# AANGIFTEBEREIDHEID

Aan de respondenten die geconfronteerd werden met fietsdiefstal is gevraagd of zij aangifte hebben gedaan. Uit figuur 5 blijkt dat de aangiftebereidheid in de afgelopen twee jaar sterk verbeterd is.

Figuur 5: aangifte van fietsdiefstal (in %)



Overigens blijft de wijze van aangifte doen (via internet of op het bureau) voor beide metingen nagenoeg gelijk: 85 om 15 procent. Weinig respondenten zijn voor beide metingen negatief over de moeite die het kost om zowel via internet als op het bureau aangifte te doen. Zie tabel 3.

Daarnaast blijkt uit de Veiligheidsmonitor dat slachtoffers van een e-bike diefstal veel vaker (79 procent) aangifte doen dan slachtoffers van de diefstal van een gewone fiets (32 procent). Voor de respondenten die tijdens de coronaperiode een e-bike hebben gekocht die vervolgens gestolen is, deed 78 procent vervolgens aangif-

te. Maar ook de respondenten die een gewone fiets kochten die tijdens de coronaperiode gestolen werd, deden allemaal aangifte. Deze hoge percentages in de recente survey lijken deels te verklaren door de recente aankopen van fietsen, tegenover zowel nieuwe als oude fietsen die bij slachtoffers in de Veiligheidsmonitor gestolen werden.

Aan de respondenten is gevraagd naar de voor hen belangrijkste redenen om aangifte te doen. Beide metingen leveren de rangorde in figuur 6 op.

Figuur 6: top-3 redenen voor aangifte fietsdiefstal



Het blijkt dat de belangrijkste reden om aangifte te doen hetzelfde is als in de vorige meting; de respondent vindt het doen van aangifte belangrijk.

Tabel 3: respondenten die moeite hebben met aangifte doen (naar aard, in %)

Aard	Percentage 'ja'	
	2020	2022
Via internet	16	8
Via het politiebureau	8	8



De ervaringen die respondenten met het doen van aangifte hebben zijn betrekkelijk positief, zowel in de eerste als de tweede survey. De percentages voor negatieve ervaringen liggen namelijk laag, hoewel relatief meer respondenten negatiever zijn in de recente survey. Zie tabel 4.

Ook over de redenen waarom respondenten juist geen aangifte deden bestaat in beide metingen veel eenstemmigheid. Zie tabel 5.

Een extra vraag die in de recente survey is gesteld is of men juist tijdens de coronapandemie sneller bereid was om aangifte van fietsdiefstal te doen. Het gros van de respondenten (93 procent) beantwoordt deze vraag met 'nee'. Enkele respondenten geven aan dat ze wel eerder aangifte doen van fietsdiefstal dan voor de coronapandemie. De voornaamste reden hiervoor is de prijs van de nieuwe fiets: deze was duurder.

Tabel 4 : negatieve ervaringen bij het aangifte doen (in %)

Ervaring	Percentage 'ja'	
	2020	2022
Moeilijk	9	17
Onduidelijk	6	12
Langdurig	11	22

Tabel 5: redenen om geen aangifte te doen (in %)

Reden	Percentage 'mee eens'	
	2020	2022
De waarde van mijn fiets was te laag	28	26
Ik had de kenmerken (zoals framenummer) van mijn fiets niet	48	40
Aangifte doen heeft toch geen zin	71	66



### Het aangiftehiaat

Uit de laatste Veiligheidsmonitor blijkt dat in 2021 735.000 fietsen zijn gestolen, waaronder ruim 110.000 gestolen elektrische fietsen/speed pedelecs (CBS, 2022). In datzelfde jaar zijn slechts 22.593 aangiftes gedaan van een gestolen e-bike. Hoewel dit in vergelijking met de jaren 2020 en 2019 een kwart respectievelijk drie kwart meer aangiftes zijn, is er nog steeds sprake van een hiaat tussen het aantal gestolen e-bikes en het aantal aangiftes van deze fietsen.

# TERUGBLIK EN BEANTWOORDING ONDERZOEKSVRAGEN

Om verklaringsrichtingen te vinden voor het stijgend percentage slachtoffers van fietsdiefstal en het hogere percentage aangiftes van slachtoffers van deze vorm van vermogenscriminaliteit is in 2022 voor de tweede keer de Nationale Survey Fietsdiefstal (NSF) gehouden. In de Veiligheidsmonitor 2021 (CBS, 2022) blijkt sprake van een trendbreuk: sinds zeven jaar ineens stijgende percentages op beide thema's. Op basis van de survey is getracht om verklaringsrichtingen te vinden voor deze stijgende percentages.

## De onderzoeksvragen zijn:

- Is de ontwikkeling in stijging van het percentage slachtoffers en aangiftebereidheid ook te herleiden vanuit een herhaling van de Nationale Survey Fietsdiefstal?
- Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de relatieve en absolute stijging van slachtofferschap?
- Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de relatieve stijging in aangiftebereidheid?
- Hoe heeft het slachtofferschap zich tussen 2019 en 2021 ontwikkeld als gaat om andere thema's, zoals eigen preventieve acties en verzekeringsbereidheid?

De onderzoeksvragen worden achtereenvolgens beantwoord.

### ***Is de ontwikkeling in stijging van het percentage slachtoffers en aangiftebereidheid ook te herleiden vanuit een herhaling van de Nationale Survey Fietsdiefstal?***

De opzet van de Veiligheidsmonitor verschilt van de NSF. De eerste beoogt een beeld te geven van veiligheidsthema's die onder een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking leven.

De tweede sorteert op voorhand voor richting slachtoffers van fietsdiefstal. Dit betekent dat prevalentiecijfers over slachtofferschap niet met elkaar vergelijkbaar zijn. In de Veiligheidsmonitor wordt aangegeven dat 3,8 procent van de respondenten in 2021 slachtoffer is geworden van fietsdiefstal, tegen 2,7 procent in 2019. Omgerekend naar de Nederlandse bevolking zijn dit bijna 166.000 slachtoffers meer in een periode van twee jaar. Ter indicatie: in de NSF is aan respondenten gevraagd of hun in coronatijd (2 jaar) aangeschafte fiets is gestolen. Dat wordt door 21 procent van de respondenten bevestigd.

### ***Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de relatieve en absolute stijging van slachtofferschap?***

Naar onze mening zijn er op basis van de NSF enkele verklaringsrichtingen te geven die indicatief zijn voor het toegenomen slachtofferpercentage in de Veiligheidsmonitor. Belangrijk om aan te geven is dat dit alleen verklaringsrichtingen vanuit slachtofferperspectief zijn; er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar daders of modus operandi.

De eerste verklaringsrichting is dat het percentage personen dat twee of meer fietsen in bezit heeft aanmerkelijk is toegenomen. Een deel van deze respondenten geeft in de telefoongesprekken aan dat de coronapandemie invloed had op de extra aanschaf van een fiets. Ten tweede is het aandeel respondenten met een dure fiets (€2.000 of meer) sterk toegenomen. Dit resulteert ook in een sterke stijging in de gemiddelde fietsprijs: van €1.115 euro in de eerste Nationale Survey Fietsdiefstal naar €2.463 in de tweede. Deels zal deze toename in prijs te verklaren zijn door de aanschaf van e-bikes.

Niet alleen de NSF geeft indicaties voor de toegenomen interesse in het gebruik van de ge-

wone fiets en de e-bike. Ook de BOVAG geeft aan dat in 2020, vergeleken met 2019, sprake is van een stijging van ruim 30 procent recreatief gefietste kilometers per persoon. Ook deze instantie geeft aan dat zowel het aandeel e-bikes (52 procent) en de gemiddelde verkoopprijs (van 1.499 euro in 2020 naar €1.627 in 2021) steeg.<sup>4</sup>

Het zal niet zo zijn dat één verklaringsrichting verantwoordelijk is voor de trendbreuk in slachtofferpercentage in de Veiligheidsmonitor. De genoemde verklaringsrichtingen zullen alle maal bijdragen aan het gestegen percentage. Maar er zal zeker ook sprake zijn van niet nader genoemde verklaringsrichtingen. Toch verwachten wij niet dat bijvoorbeeld het daderprofiel of de modus operandi in twee jaar tijd dermate sterk zijn veranderd dat dit de meest plausibele verklaringsrichtingen zullen zijn.

### ***Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de relatieve stijging in aangiftebereidheid?***

Uit de meest recente NSF blijkt, net zoals in de Veiligheidsmonitor, dat de aangiftebereidheid verbeterd is. Dit is overigens niet te verklaren vanuit een andere verhouding in digitaal of op het bureau aangifte doen (voor beide surveys 85 om 15 procent). Ook zijn de ervaringen van respondenten met het doen van aangifte in de laatste survey in ongeveer dezelfde mate positief als in de NSF uit 2020. Overigens is nog steeds een ruime meerderheid (66 procent) van mening dat aangifte doen geen zin heeft. Verder geven maar weinig mensen aan in de coronaperiode eerder aangifte te hebben gedaan. Als ze dit wel deden, was de hogere prijs van de fiets de reden.

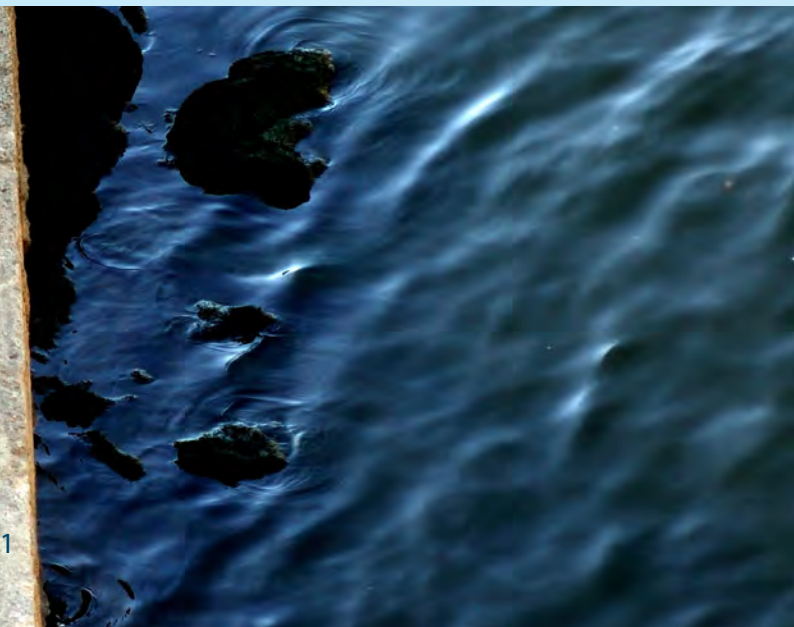
### ***Hoe heeft het slachtofferschap zich tussen 2019 en 2021 ontwikkeld als gaat om andere thema's, zoals eigen preventieve acties en verzekeringsbereidheid?***

De laatste NSF wijst uit dat meer respondenten dan in 2019 bereid zijn om diverse preventieve maatregelen tegen fietsdiefstal in te zetten. Het gaat dan om het nadenken over de locatie van het neerzetten van de fiets, geld uitgeven voor een extra slot, het vastzetten van de fiets aan een voorwerp, het binnen stallen van de fiets of het binnenshuis op slot zetten van de fiets. Alleen het meenemen van de accu van de e-bike wordt nog weinig gedaan.

De verzekeringsbereidheid lijkt toe te nemen, juist vanwege de prijs van de fiets en/of omdat het een e-bike is. Daar ligt een mogelijke verklaringsrichting voor het toenemend percentage aangiften: via de eis van verzekeraars dat mensen aangifte moeten doen als hun fiets gestolen is, neemt het aandeel verzekerden toe.

---

4. Bron: Nieuws - 30 procent meer recreatieve fietskilometers in 2020 - BOVAG en Cijfers en trends | Landelijk Fietsplatform. In de Veiligheidsmonitor 2021 werd voor het eerst gevraagd naar de prijs van de laatstaangeschafte fiets. Daardoor is vanuit die bron geen ontwikkeling in fietsprijs te geven.



# REFLECTIE OP DE ONDERZOEKSBEVINDINGEN

Ten slotte plaatsen we hier de belangrijkste onderzoeksbevindingen in een breder perspectief. Deels benoemen we daarbij ook enkele naar onze mening interessante mogelijkheden voor de aanpak van fietsdiefstal in de toekomst.

- Uit het onderzoek blijkt dat steeds meer mensen preventiemaatregelen tegen fietsdiefstal lijken te nemen. Deze positieve ontwikkeling zal deels ook terug te voeren zijn op de stijging in gemiddelde aanschafwaarde van een fiets.
- Het lijkt erop dat de bereidheid om meer geld voor een fiets te betalen is toegenomen. Dat geldt in ieder geval voor de coronaperiode. Als consumenten steeds meer geld over hebben voor een fiets, kan het standaard plaatsen van een chip in het frame en/of de accu mogelijk versneld worden. Dit brengt vervolgens het op grotere schaal inzetten van een track&trace-systeem binnen bereik.
- Er lijkt sprake van toenemende aangiftebereidheid onder burgers. Deels is dit te verklaren door de eisen die verzekeraars stellen als een fiets gestolen is. Een stap verder redenerend zou het de opsporing van gestolen fietsen bevorderen als verzekeraars bij het afsluiten van een verzekering eveneens een koppeling te maken met een track&trace-systeem.
- De verzekeringsbereidheid lijkt toe te nemen bij burgers. Enerzijds is dit voor de omzet van verzekeraars positief nieuws, maar anderzijds sluiten we niet uit dat het kantelpunt van verzekeraars snel nadert; het vergoeden van steeds duurdere fietsen wordt voor verzekeraars prijziger. Dit biedt kansen om nog eens kritisch te kijken naar de verzekeringsvoorwaarden. Zelf zien we mogelijkheden richting een systeem waarin gebruik wordt gemaakt van een no claimkorting, in de gevallen dat een fiets in een bepaalde periode niet gestolen wordt.
- Een laatste punt is dat een substantieel deel van de respondenten geen aangifte doet omdat ze de kenmerken van de fiets niet wisten. Dit is naar onze mening te voorkomen als er voor een ander, meer centraal geregeld digitaal registratiesysteem ('positieve registratie') gekozen wordt. Daarin kunnen de fietskenmerken al bij aanschaf van de fiets vastgelegd worden.

## Colofon

**Opdrachtgever:** Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal

**Auteurs:** Jos Kuppens, Kenny Kathmann en Henk Ferwerda

**Analyses:** Juno van Esseveldt

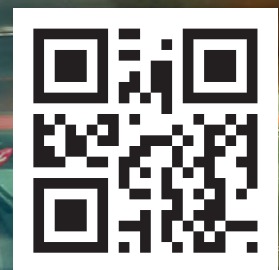
**Vormgeving:** Marcel Grotens

**Foto's:** Luca Campioni, Maixent Viau, Andrew Gook on Unsplash

Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen via:

[j.kuppens@beke.nl](mailto:j.kuppens@beke.nl)

© Bureau Beke, 2022



[bureaubeke.nl](https://bureaubeke.nl)