



Actieplan fietsdiefstal



Gemeente Utrecht



[Utrecht.nl/fietsdiefstal](https://utrecht.nl/fietsdiefstal)



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Bevindingen uit literatuurstudie	5
3. Analyse	9
3.1 Data-overzicht fietsdiefstallen stad Utrecht	9
3.2 Bevindingen uit de literatuur en de trends in Utrecht	15
3.3 Aanbevelingen voor voorkomen en reduceren van fietsdiefstal in Utrecht	18
4. Pakket van maatregelen	19
4.1 Matrix reductietechnieken voor fietsdiefstal	19
4.2 Maatregelen tegen fietsdiefstal	20
Bronnen	23



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

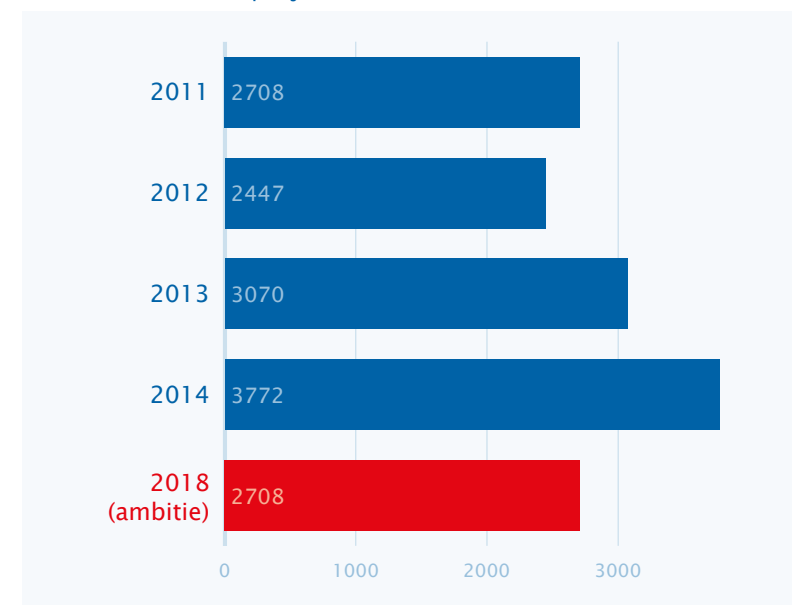
1. Inleiding

De zorg voor veiligheid is één van de kerntaken van de gemeente Utrecht. We werken in Utrecht samen aan een stad waar mensen veilig zijn en zich veilig voelen. Het grote aantal fietsers is kenmerkend in Utrecht. Dagelijks fietsen er tussen 7.00 uur en 19.00 uur al ruim 100.000 fietsers via de binnenstad van en naar werk, school, universiteit, openbaar vervoer en winkels. We willen van Utrecht een betere fietsstad maken door fietsen gemakkelijker, veiliger en leuker te maken: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen en veilige omleidingen. Het uiteindelijk doel: nóg meer mensen op de fiets. Maar mede door het toegenomen aantal fietsen in de stad en het intensieve gebruik ervan, is ook het aantal fietsdiefstallen de afgelopen jaren toegenomen. In het Integraal veiligheidsplan 2015–2018 is daarom de ambitieuze doelstelling opgenomen om het aantal fietsdiefstallen terug te brengen naar het niveau van 2011.

Fietsdiefstal is de meest voorkomende vorm van criminaliteit in Nederland. Veelvoorkomende criminaliteit laat zich omschrijven als massaal voorkomend strafbaar gedrag dat, vooral vanwege de massaliteit, hinderlijk is of onveiligheidsgevoelens van burgers bevordert (Van den Brandhof: 2007). De aanpak van fietsdiefstal valt in Utrecht onder de aanpak van “Veelvoorkomende criminaliteit”, waaronder bijvoorbeeld ook autokraak valt.

In 1990 werden er 5.417 aangiften gedaan van fietsdiefstallen in Utrecht, in 2014 waren dat er 3.772 ¹. Er is dus ondanks de groei van de stad en het toenemende gebruik van de fiets in die periode een sterke daling geweest van het aantal fietsdiefstallen. Toch is vanaf 2011 tot en met 2014 het aantal

Aantal fietsdiefstallen per jaar



bron: BVH Politie Midden Nederland

fietsdiefstallen sterk gestegen. In 2015 starten we daarom met een specifiek gecoördineerde aanpak om de stijgende trend van de afgelopen drie jaar om te buigen en de ambitie uit het Integraal Veiligheidsplan 2015–2018 te realiseren.

Uit onderzoek blijkt dat het ophelderingspercentage van dit delict erg laag is. Dat heeft te maken met verschillende aspecten,

¹ Voor de criminaliteitscijfers maken we gebruik van het systeem BVH van de politie. Dit is een dynamisch systeem; nieuwe aangiften worden steeds toegevoegd waardoor de cijfers blijven muteren. Daardoor kunnen cijfers in dit document afwijken van cijfers uit andere documenten zoals het Integraal Veiligheidsplan 2015–2018.



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

bijvoorbeeld dat het gaat om een roerend goed. Ook het aantal fietsendieven dat wordt vervolgd, blijkt laag te liggen (Johnson e.a. 2008: 51). Dit actieplan gaat vooral over preventieve maatregelen tegen fietsdiefstal. We willen onze bewoners bewust maken van de risico's en hen aanmoedigen tot het zelf nemen van maatregelen; de eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast kunnen ook de professionals bijdragen aan het terugdringen van fietsdiefstal, bijvoorbeeld door veilige stallingsmogelijkheden en adequate opsporing van fietsdiefstal.

Dit actieplan bestaat uit drie onderdelen: I) een literatuurstudie, II) een analyse van de trends in aangiften fietsdiefstal in Utrecht in 2014 gezien naast de resultaten van de literatuurstudie en III) een pakket van maatregelen voor 2015. Het pakket van maatregelen betreft zowel stedelijke maatregelen als maatregelen op wijkniveau. In alle wijken is een analyse gemaakt van de data op wijk- en subwijkniveau en op basis daarvan zijn in de wijkveiligheidsplannen voor 2015 maatregelen op maat opgenomen. De analyse is gemaakt met stippenkaarten en excelbestanden van fietsdiefstallen bestudeerd om te zien waar zich hotspots bevinden en welke buurten en straten hoog scoren. Ook is het aantal fietsdiefstallen in 2014 per maand inzichtelijk gemaakt. Voor de confrontatie tussen trends in de aangiften van fietsdiefstal en de inzichten vanuit de wetenschap zijn 6 publicaties gebruikt.

Het pakket van maatregelen is vastgesteld aan de hand van reductietechnieken, bestaande uit: het vergroten van de bewustwording, inzet van toezicht, het treffen van fysieke maatregelen en opsporing. Door deze technieken in een matrix te combineren met de 'Veiligheidsketen' is tot een complete aanpak gekomen.

Het pakket van maatregelen bestaat uit reductietechnieken: bewustwording vergroten, inzet van toezicht, treffen van fysieke maatregelen en opsporing

De veiligheidsketen bestaat uit (Stol: 2004:61):

- Proactie: het wegnemen van structurele oorzaken van onveiligheid.
- Preventie: het nemen van maatregelen om onveiligheid te voorkomen of in een vroeg stadium te stoppen.
- Preparatie: de voorbereiding op het moment dat na falen van pro-actie en preventie onveiligheid zich toch voordoet.
- Repressie: de bestrijding van de onveiligheid ter plekke op het moment dat het incident zich heeft voorgedaan.
- Nazorg: de activiteiten ter herstel en reductie van schade en ter voorkoming van een nieuw incident.

Actieplan fietsdiefstal

[Inhoudsopgave](#)[Inleiding](#)[Bevindingen literatuurstudie](#)[Analyse](#)[Data-overzicht](#)[Trends in Utrecht](#)[Aanbevelingen](#)[Pakket van maatregelen](#)[Matrix reductietechnieken](#)[Maatregelen](#)[Bronnen](#)

2. Bevindingen uit literatuurstudie

Fietsdiefstal is inmiddels een klassiek delict dat overal ter wereld voorkomt. Het is tegelijkertijd ook een moeilijk aan te pakken delict omdat het secundewerk is en het ophelderingspercentage laag is. Tot dusverre is de wetenschappelijke onderzoeksliteratuur op dit gebied beperkt (Sidebottom: 2009). Hieronder staan de belangrijkste bevindingen opgesteld uit zes uiteenlopende publicaties waaronder de twee meest vooraanstaande over dit onderwerp: “Bicycle Theft” (Shane D. Johnson e.a. 2008) en “Cycle Thieves, we are watching you” (D. Nettle e.a. 2012). Meer recent en wellicht specifiek op de Nederlandse (of Utrechtse) situatie van toepassing is een recent onderzoek onder ANWB-leden.

De belangrijkste bevindingen per artikel zijn de volgende:

“Bicycle Theft, Problem-Oriented Guides for Police Problem” 2008:

Er zijn verschillende modus operandi om fietsen te stelen, hieronder worden ze kort opgesomd:

- **Optillen:** Dieven kunnen de fiets over de (lantaarn)paal heen tillen waaraan deze middels een kettingslot bevestigd is. Nu zal dit op een drukke locatie wel de nodige aandacht trekken, maar op rustige locaties en in het donker is dit een goede mogelijkheid.
- **Verbreken door hefboom:** Als het gat tussen de fiets (het frame) en het object groot genoeg is kan door middel van een hefboom druk op het slot worden gezet om deze te verbreken.
- **Verbreken door slagkracht:** Het ketting-of-kabelslot doorslaan met behulp van hamer en beitel is met name mogelijk als de ketting of kabel op de grond ligt.
- **Ontgrendelen (van onderdelen):** Voor onderdelen krijgen dieven soms verhoudingsgewijs een hogere opbrengst dan voor de hele fiets.





Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

- **Knippen van het slot:** Bij het stelen van een fiets wordt vaak gebruik gemaakt van betonscharen, ijzerzagen of slijptollen.
- **Lockpicking:** Voor (oudere) sloten die geopend moeten worden met sleutels is lockpicking eveneens een populaire methode om een slot open te krijgen.
- De meeste fietsen die gestolen worden staan echter helemaal niet op slot, zo blijkt uit onderzoek (Johnson e.a. 2008: 12).

Het parkeren van een fiets bestaat uit een aantal factoren die het risico op diefstal beïnvloeden:

- **Type slot:** Logischerwijs zijn fietsen die voorzien zijn van zwakke sloten aantrekkelijker om te stelen dan beter beveiligde fietsen. Maximale beveiliging door sloten wordt bereikt door twee verschillende sloten te gebruiken, dit komt omdat de dief twee verschillende manieren moet toepassen om de sloten te verbreken met bijbehorende gereedschappen.
- **De manier van vastzetten:** (aan straatmeubilair of daarvoor bedoelde faciliteiten) Er zijn vele manieren van een fiets vastzetten aan daarvoor bedoelde voorzieningen zoals een “fietsnietje”. Onderzoek laat echter zien dat een manier waarbij zowel het wiel als het frame wordt vastgezet het meest effectief is om diefstal te voorkomen (Johnson e.a. 2008: 17).
- **Parkeeromstandigheden:** De kans op diefstal van een fiets wordt in ieder geval meestal niet verkleind door “flyparking” waarbij de fiets aan straatmeubilair wordt vastgemaakt wat hiervoor niet bedoeld is. Flyparking is echter wel een indicator dat er te weinig deugdelijke stallingsfaciliteiten in de buurt zijn en hierop kan de gemeente investeren. (Johnson e.a. 2008: 18).
- Voor daders zijn er drie verschillende redenen om een fiets te stelen: Voor joyriding, om te verkopen tegen cash-betaling en doelgericht op bestelling (Johnson e.a. 2008: 18).

Onderwijsinstellingen en treinstations zijn risicoplaatsen voor fietsdiefstal (Johnson e.a. 2008: 19).

- Onderzoek laat zien dat fietswrakken of opengebroken sloten aan stallingsfaciliteiten onaantrekkelijk zijn om een fiets naast te parkeren, dit beïnvloed het veiligheidsgevoel over de fiets. Hierdoor gaat er vaak stallingscapaciteit verloren. Er zijn verschillende omstandigheden die de bescherming van een fiets tegen diefstal uit een stalling kunnen beïnvloeden. Zo is de toegankelijkheid van de voorziening van belang, de duur van de stalling van de fiets (het zou dieven kunnen opvallen dat een fiets er al erg lang staat), de mate van verlichting, surveillance en bewaking, de aanwijzingen voor gebruik en het beheer. Deze aandachtspunten zijn van belang bij een eventuele schouw van een fietsenstalling.

“Cycle Thieves, We Are Watching You” 2012

- Cameratoezicht vermindert criminaliteit gemiddeld genomen met 7% en in afgesloten faciliteiten zoals parkeergarages met 51%.
- Openbare verlichting kan criminaliteit met ongeveer 22% verminderen.
- Mensen passen hun gedrag meer sociaal gewent aan als zij zich ervan bewust zijn dat ze bekeken worden.

De meeste fietsen die gestolen worden,
staan helemaal niet op slot



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

- Verbale boodschappen op een risicolocatie kunnen criminaliteit reduceren.
- In de twaalf maanden na inzet van posters met daarop de tekst: "Cycle Thieves, We Are Watching You" was er een afname van fietsdiefstallen op verschillende experimentele locaties tot 65%.

"Fietsdiefstal", Een kwantitatief onderzoek onder ANWB-leden naar het onderwerp fietsdiefstal" 2013

- Een reden om niet voor de fiets als vervoermiddel te kiezen is vooral "slecht weer", daarnaast worden "donker" en een diefstal-gevoelige stallingsplek genoemd.
- Een klein aandeel van de fietsers (17% in Onkenhout e.a. 2013) laat de fiets wel eens staan uit angst voor diefstal, de aanschafsprijs is hierin ook bepalend.
- Veel fietsers laten hun fiets liever thuis als het ontbreekt aan een veilige (bewaakte) stalling bijvoorbeeld bij het station of uitgaansgelegenheden.
- Slachtoffers van fietsdiefstal laten hun fiets eerder staan uit angst voor diefstal dan niet-slachtoffers.
- De meeste fietsers schatten de kans dat hun fiets gestolen wordt laag in.
- Fietsers verwachten dat de kans op diefstal van hun fiets het hoogste is in winkelgebieden en bij treinstations.
- Volgens de meeste slachtoffers van fietsdiefstal is hun fiets in de avond (tussen 18.00 uur en 0.00 uur gestolen). Bijna een derde werd volgens hen in de middag (tussen 12.00 uur en 18.00 uur) gestolen.
- Frustratie over fietsdiefstal wordt door slachtoffers regelmatig op social media geuit, maar fietsbezitters geven elkaar ook tips om fietsdiefstal te voorkomen en wijzen elkaar b.v. op risicolocaties.

- Volgens fietsers treffen zij vooral maatregelen tegen fietsdiefstal door de fiets vast te maken aan een object of door twee sloten te gebruiken. Slachtoffers van fietsdiefstal nemen de genoemde maatregelen vaker dan niet-slachtoffers (69% t.o.v. 54% en 75% t.o.v. 49%).
- Op basis van het rapport van Onkenhout e.a. (2013) gebruiken fietsers het vaakst een ringslot, gevolgd door een kabelslot aan de fiets. Slachtoffers van fietsdiefstal gebruiken vaker een kettingslot.
- Een minderheid van fietsers is bekend met het ART-keurmerk voor sloten (ART is een stichting die een keurmerk voor sloten heeft ontwikkeld welke aan bepaalde technische eisen voldoen en de kans op diefstal zodoende verkleinen).
- Hoewel meer dan de helft van de fietsbezitters in het onderzoek van Onkenhout e.a. (2013) weet dat fietsen via een frame-of chipnummer kunnen worden opgespoord, heeft ruim veertig procent dit frame-of chipnummer niet geregistreerd.

Breaking into bicycle theft: Insights from Montreal, 2013:

- Fietsdiefstal heeft vaak geen prioriteit bij de politie.
- Een lager welvaartsniveau in de buurt is een criminogene factor voor fietsdiefstal in de buurt.
- Uit het onderzoek blijkt dat meer dan de helft een ringslot gebruikt om de fiets te beveiligen, dat bijna 30% van de fietsers een kabelslot gebruikt en een minderheid van nog geen 6% gebruikt een kettingslot.
- Het gebruik van een U-slot geeft de minste kans op een fietsdiefstal. Een kettingslot is een relatief goede beveiliging en de kans op fietsdiefstal bij beveiliging met een kabelslot is aanzienlijk hoger dan bij een U-slot of een kettingslot.
- Nieuwe fietsen lopen een hogere kans om gestolen te worden.



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

- In het onderzoek naar fietsdiefstal in Canada komt naar voren dat de meeste fietsen zijn gestolen door de fiets in zijn geheel inclusief slot weg te nemen.
- De meeste fietsen werden in de zomermaanden gestolen. Hoewel volgens het Canadese onderzoek iets meer dan een derde van de fietsen 's nachts werd gestolen, wordt ook bijna een derde in de middag gestolen.
- De meerderheid van slachtoffers van fietsdiefstal veranderd van slot dat zij gebruiken op hun nieuwe fiets.
- Publieke instellingen zouden de kans op fietsdiefstal kunnen verkleinen door het uitbreiden van stallingsmogelijkheden en zorgen dat deze sterk, zichtbaar en nabij werk, school en recreatiebestemmingen liggen. De onveilige stallingen zouden verwijderd moeten worden.
- Een instructie bij de stalling zou kunnen helpen om de fiets deugdelijk op slot te zetten.
- De ophelderingspercentages van gestolen fietsen zou kunnen worden verbeterd door meer publiciteit voor registratie van fietsen. Fietsers zouden een foto van hun fiets moeten maken en hun frame-nummer moeten registreren.

“Using Targeted Publicity to Reduce Opportunities for Bicycle Theft” 2009

- Fietseigenaren maken drie keer zoveel kans dat hun fiets gestolen wordt dan dat auto- en motorbezitters kans maken dat hun auto of motor wordt gestolen.
- Er wordt vaak geen aangifte gedaan van fietsdiefstallen, een onderzoek onder 17 landen laat zien dat er slechts van 56% van de fietsdiefstallen aangifte gedaan wordt.
- De reden van de lage aangifte aantallen is volgens interviews te verklaren doordat slachtoffers weinig vertrouwen hebben in dat de dader gepakt wordt of dat hun fiets wordt teruggevonden.

Een instructie bij de stalling kan helpen de fiets beter op slot te zetten

- Fietsdiefstallen vinden doorgaans plaats in of rondom een woonhuis, een treinstation en vanaf universiteitscampussen.
- Doordat de populariteit van fietsen toeneemt, neemt het aantal gestalde fietsen in de publieke ruimte toe en hierop volgt ook een toename aan diefstallen.
- Veel fietsen die gestolen worden waren slecht op slot en vastgezet. Campagnes om fietsers hun fiets beter te laten beveiligen lijken zinvol.
- Dit onderzoek toont aan dat fietsers informeren over de juiste manier van het beveiligen (op slot/vastzetten) van de fiets ertoe leidt dat de fietsers hun fiets beter beveiligen.
- In de twee experimenten werd gebruik gemaakt van stickers met daarop duidelijk aangegeven wat de beste manier is om een fiets op slot/vast te zetten, namelijk met zowel het frame als het wiel aan een vast object.

“Waarschuwen werkt bij nieuwkomers” 2012

- Het waarschuwen van buitenlandse studenten voor fietsdiefstal zorgt ervoor dat zij hierop anticiperen en hun fiets beter beveiligen.



Actieplan fietsdiefstal

[Inhoudsopgave](#)[Inleiding](#)[Bevindingen literatuurstudie](#)[Analyse](#)[Data-overzicht](#)[Trends in Utrecht](#)[Aanbevelingen](#)[Pakket van maatregelen](#)[Matrix reductietechnieken](#)[Maatregelen](#)[Bronnen](#)

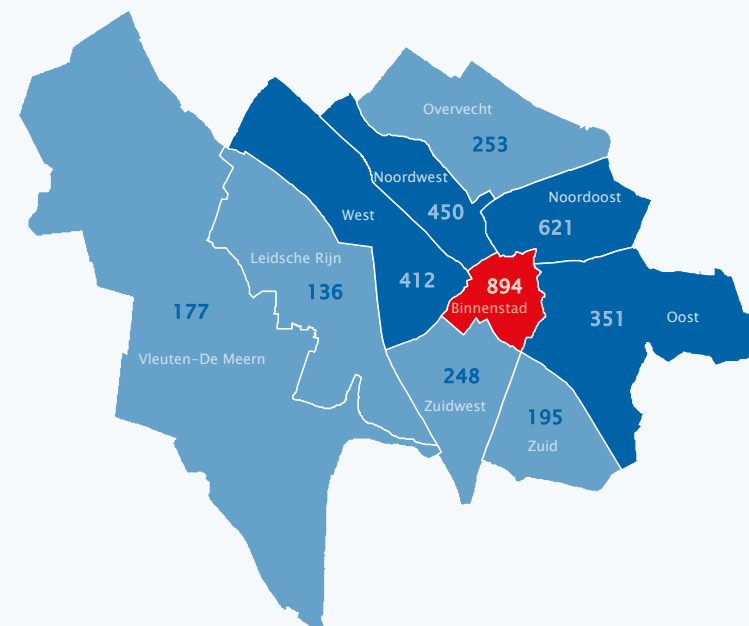
3. Analyse

3.1 Data-overzicht fietsdiefstallen stad Utrecht

Om inzicht te krijgen in de fietsdiefstallen die gepleegd worden in Utrecht is een grote hoeveelheid data over 2014 bestudeerd. Hieronder wordt inzichtelijk gemaakt in welke wijken, buurten en straten in Utrecht de meeste fietsdiefstallen hebben plaatsgevonden in 2014. Er is een overzicht gemaakt van de hoeveelheid fietsdiefstallen per maand, zodat de afhankelijkheid van fietsdiefstal per seizoen inzichtelijk is. Ook is er een overzicht opgenomen waarin de fietsdiefstallen staan uitgesplitst naar dagdelen en als laatste is een overzicht opgenomen over wat de Utrechtse bewoners vinden over fietsen en fietsvoorzieningen in de stad van 2010 tot en met 2013. Wijkoverzichten met stippenkaarten en de top tien van buurten en straten per wijk waar de meeste fietsdiefstallen hebben plaatsgevonden zijn opgenomen in de bijlagen.

Hiernaast zijn de fietsdiefstallen in Utrecht over geheel 2014 per wijk weergegeven. Het totaal aantal fietsdiefstallen in Utrecht bedroeg 3.772 in 2014, bijna een kwart van de diefstallen werd in de wijk binnenstad gepleegd.

Aantal fietsdiefstallen per wijk (2014)





Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

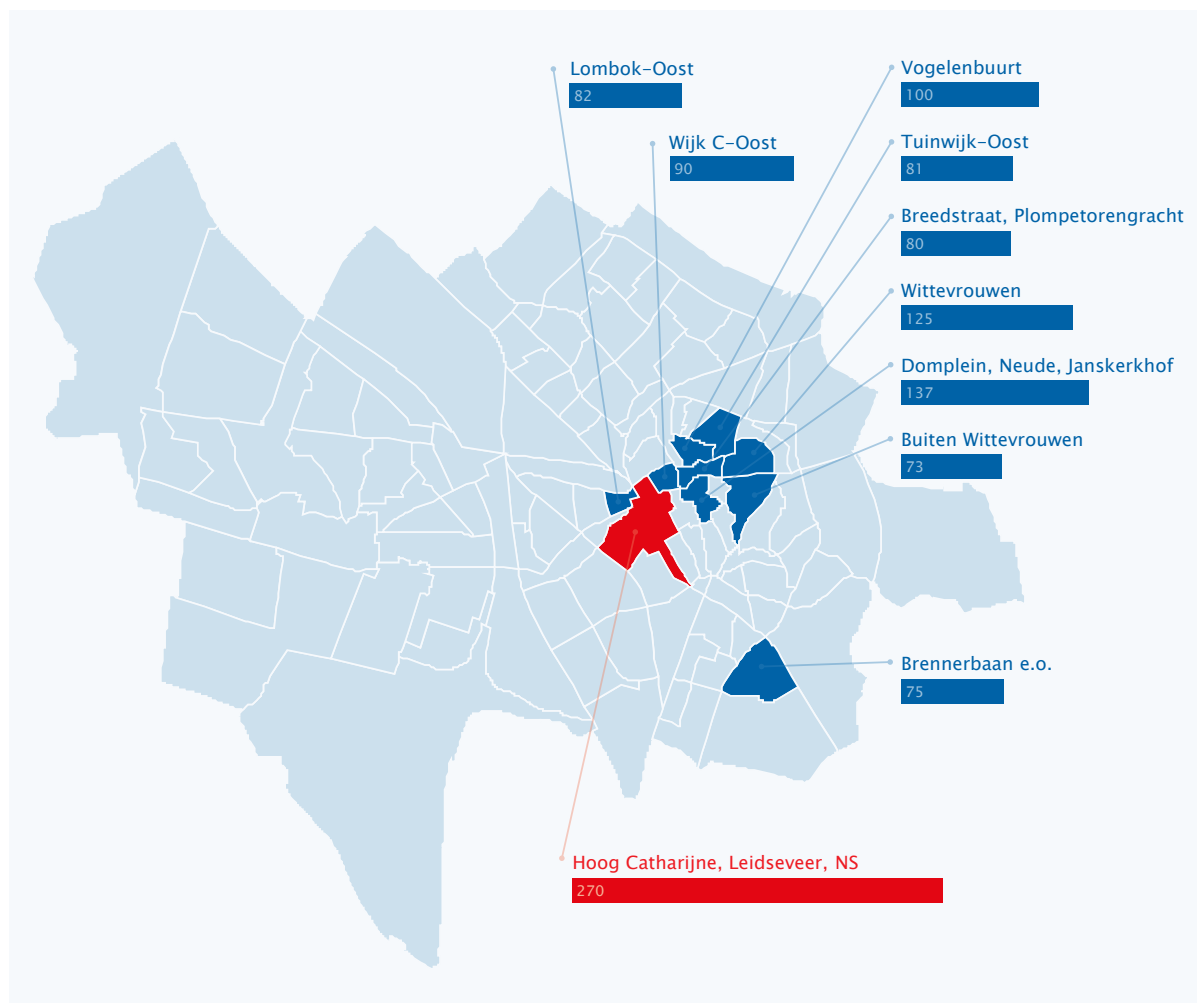
Maatregelen

Bronnen

Top 10 van buurten waar de meeste fietsdiefstallen zijn gepleegd in Utrecht in 2014

Het overzicht hieronder laat de top tien van buurten zien in Utrecht waar de meeste fietsen zijn gestolen in 2014. Opvallend is het aantal buurten uit de wijk Noordoost die in de top tien staan.

Aantal fietsdiefstallen per buurt (2014)





Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

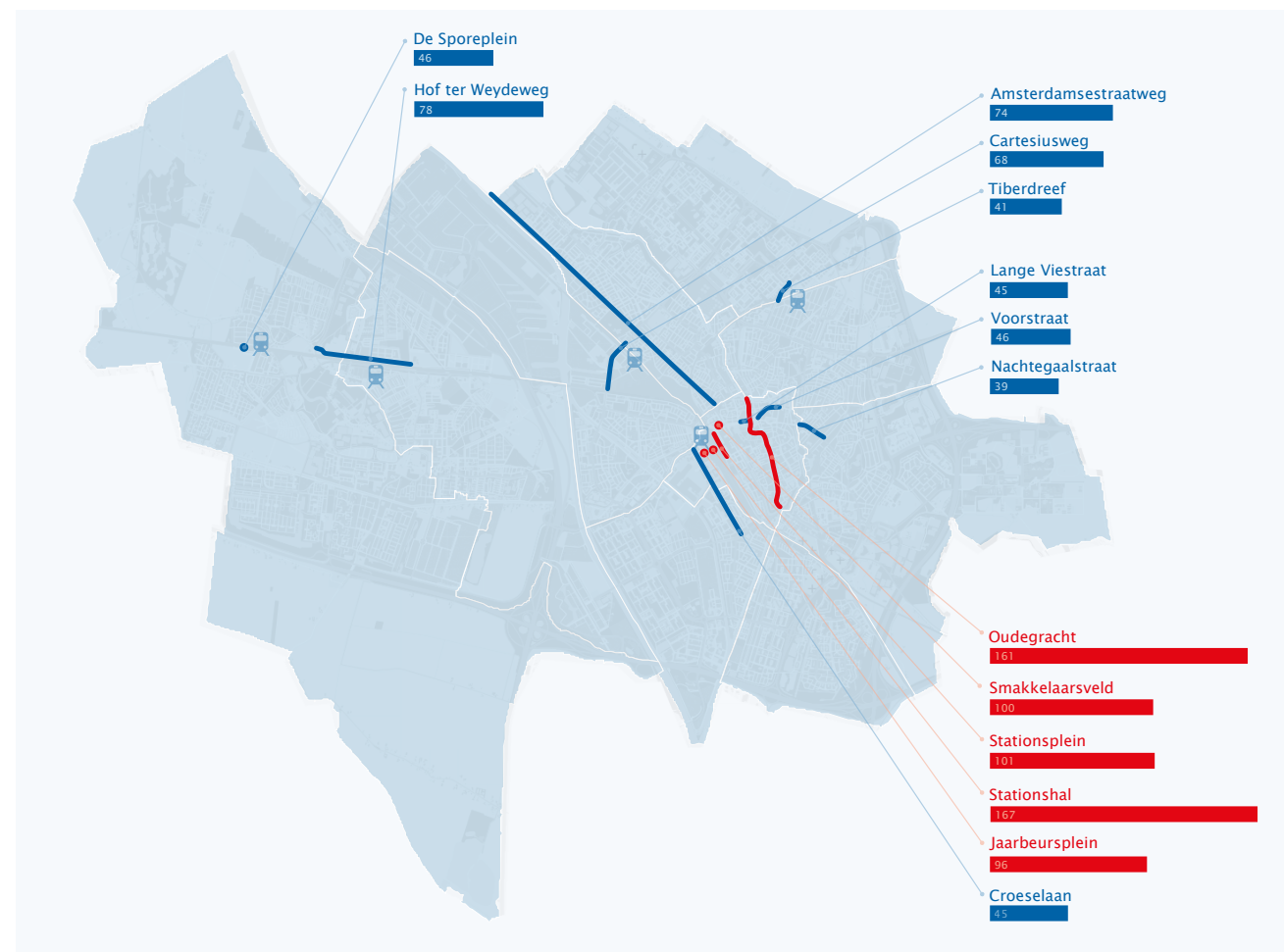
Maatregelen

Bronnen

Top 10 van straten waar de meeste fietsdiefstallen zijn gepleegd in Utrecht in 2014

In onderstaande kaart is een overzicht weergegeven van de straten in Utrecht waar de meeste fietsdiefstallen hebben plaatsgevonden. Opvallend is het aantal straten waaraan NS-treinstations zijn gelegen; hier worden veel fietsen geparkeerd, zowel in (bewaakte) stallingen als op andere plekken.

Aantal fietsdiefstallen per straat (2014)





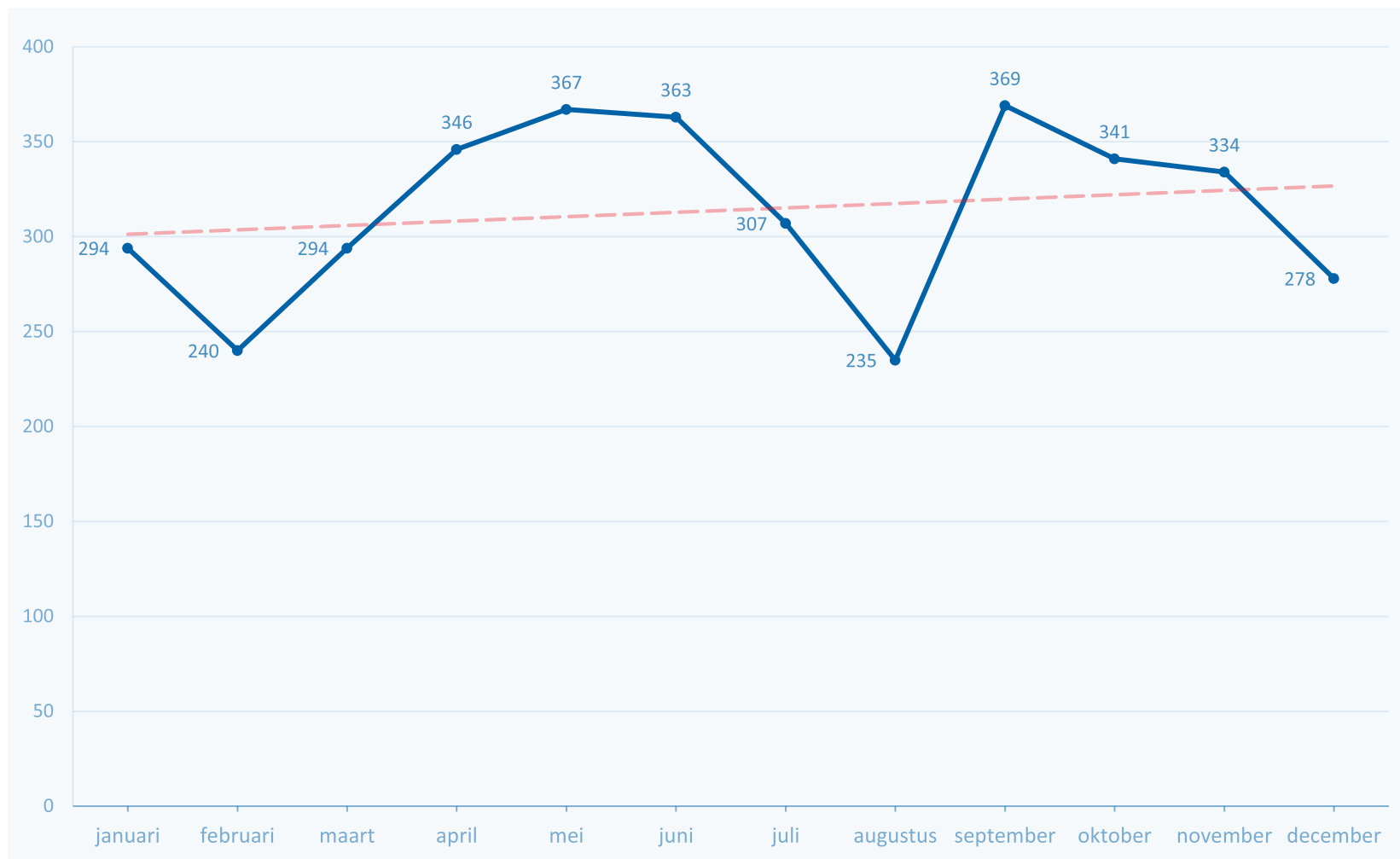
Actieplan fietsdiefstal

[Inhoudsopgave](#)[Inleiding](#)[Bevindingen literatuurstudie](#)[Analyse](#)[Data-overzicht](#)[Trends in Utrecht](#)[Aanbevelingen](#)[Pakket van maatregelen](#)[Matrix reductietechnieken](#)[Maatregelen](#)[Bronnen](#)

Fietsdiefstallen uitgesplitst naar maand

Hieronder zijn de fietsdiefstallen in Utrecht in 2014 per maand weergegeven. Opvallend is het hogere aantal in het voorjaar en het najaar.

Aantal fietsdiefstallen per maand (2014)





Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

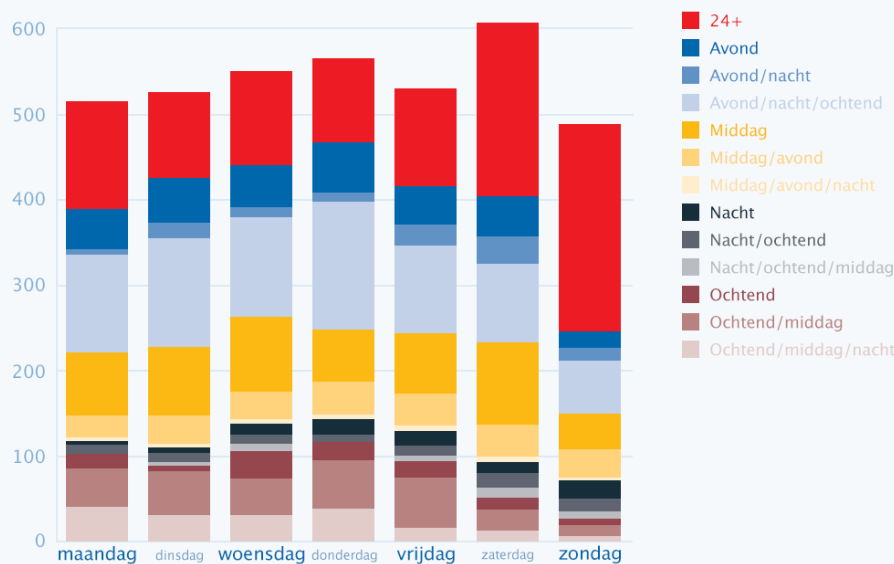
Maatregelen

Bronnen

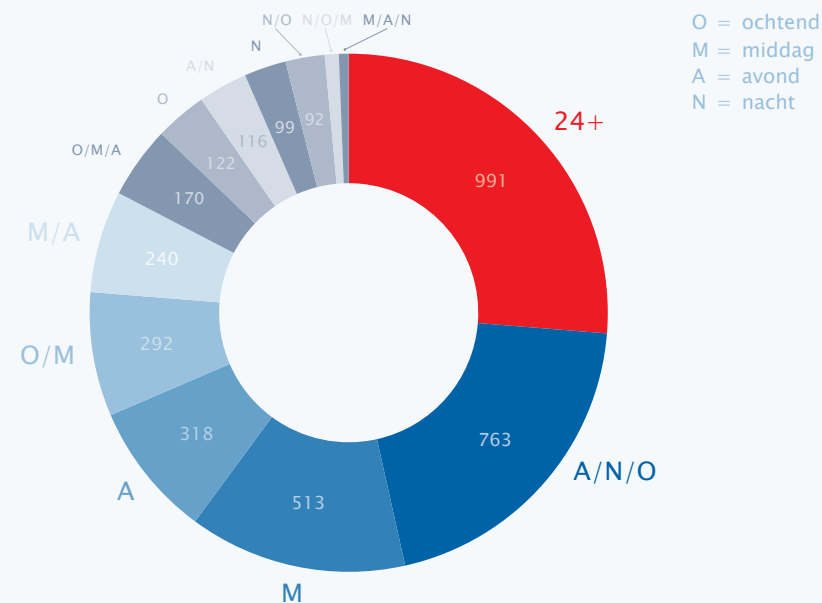
Fietsdiefstallen uitgesplitst per dagdeel

Hieronder zijn de fietsdiefstallen die gepleegd zijn in Utrecht in 2014 uitgesplitst naar dag en dagdeel waarop ze mogelijk zijn gestolen volgens aangifte. Opvallend is dat de meeste fietsen op zaterdag worden gestolen en dat er minder fietsen worden gestolen in de ochtend en middag. Uit de categorie 24+ blijkt dat een slachtoffer niet altijd weet wanneer de fiets is gestolen.

Aantal fietsdiefstallen naar dag en dagdeel (2014)



Aantal fietsdiefstallen naar dagdeel (2014)





Actieplan fietsdiefstal

[Inhoudsopgave](#)[Inleiding](#)[Bevindingen literatuurstudie](#)[Analyse](#)[Data-overzicht](#)[Trends in Utrecht](#)[Aanbevelingen](#)[Pakket van maatregelen](#)[Matrix reductietechnieken](#)[Maatregelen](#)[Bronnen](#)

Bewoners Utrecht over fietsvoorzieningen

Hieronder is weergegeven hoeveel fietswrakken er in 2010 tot en met 2013 zijn geruimd. Daarnaast wordt weergegeven hoe de Utrechtse bewoners over fietsen en fietsvoorzieningen in de stad denken.

	2010	2011	2012	2013
vervuiling: fietswrakken	1.538	1.547	1332	1.304
% dat vaak energie en milieu spaart door lopend of op de fiets te gaan	–	68%	72%	76%
% dat soms energie en milieu spaart door lopend of op de fiets te gaan	–	22%	22%	18%
% tevreden over plaats voor de fiets in de buurt	55%	53%	53%	53%
% neutraal over plaats voor de fiets in de buurt	20%	19%	18%	21%
% ontevreden over plaats voor de fiets in de buurt	25%	28%	29%	27%
% tevreden over niet bewaakte fietsenrekken in de binnenstad, exclusief station	20%	21%	27%	29%
% neutraal over niet bewaakte fietsenrekken in de binnenstad, exclusief station	27%	26%	36%	31%
% ontevreden over niet bewaakte fietsenrekken in de binnenstad, exclusief station	53%	54%	38%	40%
% tevreden over bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad	55%	57%	66%	69%
% neutraal over bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad	32%	30%	26%	22%
% ontevreden over bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad	13%	13%	8%	9%
% tevreden over niet bewaakte fietsenrekken bij het Centraal Station	25%	27%	28%	28%
% neutraal over niet bewaakte fietsenrekken bij het Centraal Station	24%	20%	26%	24%
% ontevreden over niet bewaakte fietsenrekken bij het Centraal Station	51%	53%	46%	48%
bronnen: Onderzoek Utrecht, Inwonersenquête en Bewoners Meldingen Utrecht				



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen



3.2 Bevindingen uit de literatuur en de trends in Utrecht

Op basis van analyse zijn de volgende bevindingen vanuit de literatuur van toepassing op, of lijkt er enig verband te bestaan tot de situatie in Utrecht.

- Er zijn verschillende modus operandi om fietsen te stelen, in het rapport van Johnson (2008) worden de belangrijkste genoemd. In Utrecht wordt in preventiemateriaal ingespeeld op deze manieren van fietsen stelen met de juiste preventietips: www.utrecht.nl/fietsdiefstal
- Cameratoezicht in een faciliteit zoals een parkeergarage kan de criminaliteit verminderen (Nettle 2012). Het is aannemelijk dat dit ook geldt voor cameratoezicht in fietsenstallingen. De meeste fietsenstallingen bij NS-treinstations zijn niet voorzien van cameratoezicht.
- Posters met daarop “dwingende ogen” in combinatie met een waarschuwing leiden tot verminderde fietsdiefstal (Nettle 2012). Deze posters hangen inmiddels bij onder meer de fietsenstallingen bij NS-treinstations.



Actieplan fietsdiefstal

[Inhoudsopgave](#)[Inleiding](#)[Bevindingen literatuurstudie](#)[Analyse](#)[Data-overzicht](#)[Trends in Utrecht](#)[Aanbevelingen](#)[Pakket van maatregelen](#)[Matrix reductietechnieken](#)[Maatregelen](#)[Bronnen](#)

- Volgens het ANWB-rapport (2013) kiest men in de donkere en koude dagen van het jaar vaker niet voor de fiets. Dit zien we ook in Utrecht.
- Volgens het ANWB-rapport schatten fietsers in dat hun fiets het meest gevaar loopt bij treinstations en in winkelgebieden. Het rapport van Johnson (2008) geeft aan dat de grootste kans op fietsdiefstal rond treinstations en onderwijsinstellingen wordt gelopen. In Utrecht worden veel fietsen gestolen nabij de NS-treinstations; vier straten uit de top 10 zijn onmiddellijk gelegen aan het centraal station. Daarnaast zijn nog eens vier straten uit de top 10 onmiddellijk gelegen aan lokale stations, dit geldt voor de Tiberdreef, Hof Terweydweg, Sporeplein en de Cartesiusweg. Bij stations kan winst worden geboekt in de reductie van fietsdiefstal.
- In Utrecht worden eveneens veel fietsen gestolen bij winkelcentra. De winkelcentra die in de 10 wijken het hoogst scoren zijn: Binnenstad: Oudegracht en Sint Jacobsstraat, Overvecht: Grootwinkelcentrum Overvecht, Noordwest: Winkelgebied Amsterdamsestraatweg, West: Winkelcentrum Kanaalstraat, Leidsche Rijn: Winkelcentrum Parkwijk, Vleuten-De Meern: Winkelcentrum Vleuterweide, Zuidwest: Winkelcentrum Kanaleneiland, Winkelgebied Rijnlaan/Balijebaan en de meubelboulevard, Zuid: Winkelcentrum Lunetten, winkelcentrum Smaragdplein en winkelgebied 't Goylaan.
- De meeste fietsdiefstallen vinden volgens onderzoek (Sidebottom: 2009) rondom huis plaats. Dit geldt ook voor Utrecht, want hoewel er sprake is van de bovengenoemde hotspots, worden de meeste fietsen op uiteenlopende locaties gestolen.
- Fietsdiefstal is in het Integraal Veiligheidsplan 2015–2018 niet als prioriteit in de integrale aanpak aangewezen. Er wordt al wel jarenlang ingezet op fietsdiefstal. Dit actieplan is de aanzet tot een meer gestructureerde aanpak.
- Een lager welvaartsniveau in de buurt (Lierop e.a. 2013) lijkt in Utrecht niet een criminogene factor die causaal verband houdt met fietsdiefstal.
- Een U-slot of kettingslot is aanzienlijk veiliger dan een ringslot of kabelslot. Op dit moment is er onvoldoende inzichtelijk welke sloten de meeste bewoners in Utrecht gebruiken. De meerderheid verandert pas van slot nadat hun fiets gestolen is. (Lierop e.a. 2013) Volgens het Canadese rapport zou de kans op fietsdiefstal verkleind kunnen worden door het uitbreiden van stallingsmogelijkheden. Utrechters werden de afgelopen jaren over het algemeen meer tevreden over de (bewaakte) fietsstallingen in de binnenstad. Dit vergroot volgens de ANWB de kans dat ze voor de fiets kiezen als vervoermiddel binnen de stad.
- De tevredenheid over niet bewaakte fietsenstallingen bij het Centraal Station is in 2013 afgenomen ten opzichte van 2012. Eveneens is de tevredenheid over de plaats voor de fiets in de buurt onder de Utrechtse bewoners licht afgenomen in de afgelopen jaren.

Een U-slot of een kettingslot is
aanzienlijk veiliger dan een ringslot of
een kabelslot



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

- In overeenstemming met de resultaten van het onderzoek van de ANWB zijn de meeste fietsen in Utrecht niet in de ochtend en de middag gestolen.
- De ophelderingspercentages van gestolen fietsen kunnen verbeteren door meer registratie van fietsen (Lierop e.a. 2013).
- Utrechters maken volgens de statistieken meer kans (Sidebottom e.a. 2009) dat hun fiets wordt gestolen dan dat hun auto wordt gestolen. Fietsdiefstal komt in Utrecht veel vaker voor dan diefstal van auto of motor. Autokraak (diefstal af/uit auto) komt echter weer veel vaker voor dan fietsdiefstal in Utrecht.
- Onbekend is wat de aangiftebereidheid onder Utrechters voor fietsdiefstal is. De gemiddelde aangiftebereidheid van 17 landen uit het onderzoek van Sidebottom (2009) is 56%.
- Onbekend is hoeveel fietsbezitters in Utrecht hun fiets met een framenummer of chipnummer hebben geregistreerd.
- In Utrecht worden zogenaamde Niets erin/niets eruit-acties verricht op het gebied van autokraakpreventie. Op het gebied van fietsdiefstalpreventie, bijvoorbeeld over het op de juiste wijze beveiligen van de fiets, gebeurt dit niet terwijl dit wel zinvol kan zijn volgens onderzoek (Sidebottom e.a. 2009). Utrecht is een studentenstad. Het is onduidelijk hoeveel (buitenlandse) studenten jaarlijks slachtoffer worden van fietsdiefstal, echter voorlichting kan zinvol zijn (Vollaard 2012). In Utrecht wordt tijdens de Uit-dagen actief voorlichting gegeven aan studenten over de risico's op fietsdiefstal.





Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

3.3 Aanbevelingen voor voorkomen en reduceren van fietsdiefstal in Utrecht

Op basis van de bestudeerde literatuur en analyse van de beschikbare data over fietsdiefstal in Utrecht zijn de hieronder volgende oplossingsrichtingen opgesteld:

- Verzamel data over fietsdiefstal, bijvoorbeeld over de (populaire) modus operandi, de meest gestolen types en merken, het verband tussen het verwijderen van verkeerd gestalde fietsen en aangiftes fietsdiefstal, met behulp van welk slot Utrechtse bewoners hun fiets op slot zetten, of hun fiets geregistreerd is en wat de aangiftebereidheid is.
- Speel met preventieacties in op het moment dat men weer de fiets gaat pakken, dus bij beter weer en lichtere dagen.
- Zorg voor aanwijzingen en campagnes in fietsenstallingen over hoe de fiets het beste kan worden beveiligd.
- De preventietips om fietsdiefstal te voorkomen worden reeds via de website gecommuniceerd (www.utrecht.nl/fietsdiefstal). Communiceer deze informatie ook actief online via social media.
- Verricht schouwen op de hotspots (NS-treinstations, winkelcentra, onderwijsinstellingen) en neem de benodigde maatregelen. Met een schouw kan vastgesteld worden of er sprake is van onveilige stallingen en/of "flyparking" en hoe dit tegen gegaan kan worden, of er fietswrakken aanwezig zijn. Ook de verlichting, toegankelijkheid en uitbreiding van de juiste stallingen kunnen in de schouw meegenomen worden. Wijs bewoners op de mogelijkheden om ook in en om het huis de fiets veilig te stallen.
- Wijs bewoners er op dat U-sloten en kettingsloten de beste beveiliging zijn.



- Bevorder de registratie van frame/chipnummers en van aangiftebereidheid. Geef in preventieacties en met communicatiemiddelen specifiek aandacht aan fietsdiefstal en heling onder studenten.



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

4. Pakket van maatregelen

4.1 Matrix reductietechnieken voor fietsdiefstal

De reductietechnieken voor fietsdiefstal bestaan uit inzet op “Bewustwording”, “Toezicht”, “Fysieke Maatregelen” en “Opsporing”. Door op elke van deze reductietechnieken concrete maatregelen op te stellen waarbij elke schakel van de veiligheidsketen (proactie, preventie, preparatie, repressie en nazorg (Stol 2004: 61) in ogenschouw wordt genomen, ontstaat een complete systematische aanpak op fietsdiefstal. In de volgende paragraaf worden de concrete maatregelen uitgebreid toegelicht. De hieronder weergegeven maatregelen worden door de gebiedsmanagers veiligheid van de gemeente Utrecht toegesneden op lokaal niveau en opgenomen in het wijkveiligheidsplan.

	Bewustwording	Toezicht	Fysieke Maatregelen	Opsporing
Proactie	- Stimuleren target hardening - Stimuleren nagaan gestolen fietsen voor aankoop bij https://fdr.rdw.nl en de website en app voor mobiele telefoon van www.stopheling.nl uitdragen (twitter) - Verrichten van een schouw op hotspots		Aanbrengen van deugdelijke of extra fietsenstallingen (bij stations en winkelcentra) met veilige stallingsmogelijkheden	Digitaal Opkopersregister
Preventie	Voorlichting geven via posters, spandoeken, tekstkar en fietslanders/zadeldekjes met als doel: - Vergroten van waakzaamheid op risicolocaties door burgers te activeren - Inzet promotieteam van centrum fietsdiefstal - Inzet Social Media - Een publiekscampagne waarin (voorlichtings)acties gebundeld worden.	- Intensiveren toezicht door professionals op hotspots en hottimes - Vergroten van sociaal toezicht op hotspots door b.v. waaks - Cameratoezicht (vast of mobiel)	Aanpassing openbare ruimte, zoals snoeien, opplussen openbare verlichting	Tagreader
Preparatie	- Stimuleren registreren van fietsen - Graveren van gegevens eigenaar			Lokfiets
Repressie			Verwijderen verkeerd geparkeerde fietsen en fietswrakken.	- Aanpak (internet)handelaren - Inzet Social Media, waaks, burgernet
Nazorg	Inzet Social Media			Onderzoek en analyse

Bron matrix: Bruinenberg F.L. 2012 “25 opportunity reducing techniques”



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen



4.2 Maatregelen tegen fietsdiefstal

Hieronder worden de in de matrix genoemde maatregelen nader toegelicht.

Bewustwording

Proactie: Het wegnemen van structurele oorzaken van onveiligheid door bewustwording is alleen mogelijk door fietsers te doordringen van het risico dat zij lopen op diefstal van hun fiets. Dit kan bijvoorbeeld door bij aankoop van een fiets te wijzen op de manieren waarop zij dit risico kunnen verkleinen, door gebruik van ART-goedgekeurde sloten en door te wijzen op de beste manier van op slot/vastzetten. Hiervoor ontwikkelen

we voorlichtingsmateriaal. We geven meer bekendheid aan het fietsdiefstalregister fdr.rdw.nl en de app www.stopheling.nl. Dat verkleint de kans dat men een gestolen tweedehands fiets koopt en zich dus (onbewust) schuldig maakt aan heling. Op de website van gemeente Utrecht wordt hier reeds naar verwezen, via social media zal dit nader worden uitgedragen.

Door het houden van schouwen op hotspots verkrijgen we inzicht in de oorzaken van fietsdiefstal op die locaties. We nemen de nodige fysieke maatregelen om dat risico te verkleinen.

Preventie: We richten de voorlichting op zowel het voorkomen van fietsdiefstal door betere beveiliging, maar ook op het



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

verhogen van de waakzaamheid en bewustwording van het risico op diefstal. De waakzaamheid van onze bewoners vergroten we bijvoorbeeld door het gebruik van de bewuste “ogen-posters” met daarop de tekst: “Hee Fietsendief! Je bent gezien!”, en door spandoeken, fietshangers en/of zadelhoezen. Het promotie- en graveerteam van het Centrum Fietsdiefstal zetten we in om op risicolocaties voorlichting te geven. We maken veelvuldig gebruik van social media voor voorlichting over preventie, zoals op het twitteraccount van het wijkbureau en de wijkagent. In maart wordt de klok weer verzet en wordt het warmer, voor veel mensen aanleiding om de fiets te pakken. We voeren dan de publieks-campagne: “Het Lichte dagenoffensief”, toegepast op elke wijk.

Preparatie: De opsporing van een gestolen fiets wordt gemakkelijker met zoveel mogelijk informatie over de fiets. Preparatie helpt daarbij en kan bestaan uit een goede registratie van het merk, type en kleur. We stimuleren bewoners om goed te registreren, de fiets te fotograferen en de fiets te registreren bij het RDW. Op hotspots in Utrecht zetten we het promotie- en graveerteam van het Centrum Fietsdiefstal in. Centrum fietsdiefstal controleert de fietsen op framenummer en is bevoegd om een uniek nummer aan een fiets toe te kennen mocht de fiets geen framenummer hebben.

Nazorg: bestaat uit de activiteiten ter herstel en reductie van schade en ter voorkoming van een nieuw incident. Door middel van social media of nieuwsbrieven in de wijk brengen we bewoners op de hoogte van locaties waar een verhoogd risico is op fietsdiefstallen. Hiermee alarmeren we mensen en verkleinen we het risico dat op deze plekken opnieuw fietsen worden gestolen. Ook stimuleren we onze bewoners verdachte en/of risicovolle situaties en de aanwezigheid van weesfietsen te melden.

Toezicht

Preventie: Het vergroten van sociaal toezicht op hotspots verkleint het risico op fietsdiefstal. Op de hotspots en hottimes wordt daarom intensiever gesurveilleerd door Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR) en politie. Het flexibele team van THOR draagt daar ook aan bij. Er zal daarnaast ook informatie over de risicolocaties voor fietsdiefstal met actieve bewoners zoals deelnemers van Waaks! worden gedeeld. Via WhatsApp-groepen vragen we buurtbewoners alert te zijn. We onderzoeken de mogelijkheid van privaat cameratoezicht op hotspots fietsdiefstal zoals de stallingen bij de NS-stations.

Fysieke maatregelen

Proactie: Het is belangrijk dat bij de aanleg van nieuwe fietsenstallingen of stallingsrekken de juiste keuzes worden gemaakt. Er moet rekening worden gehouden met toegankelijkheid, zichtlijnen en verlichting. Daarnaast moeten de juiste rekken worden aangebracht waaraan in ieder geval het frame van de fiets aan kan worden bevestigd. Er zijn plaatsen in de stad die nog steeds ondeugdelijke fietsenstallingen hebben waaraan bijvoorbeeld een fietsframe niet te bevestigen is. Het is zaak dat deze stallingen zoveel mogelijk worden vervangen door de zogenaamde “tulpstallingen” of “fietsnietjes”. Ook te weinig stallingscapaciteit waardoor flyparking ontstaat is een aandachtspunt. Er wordt een verkenning gedaan om bij NS-treinstations beter beveiligde fietsenstallingen te realiseren.

Preventie: Waar nodig passen we de openbare ruimte aan om de kans op fietsdiefstal te reduceren. Hierbij kan gedacht worden aan het wegnemen van obstructies, snoeien of het bijplaatsen van openbare verlichting. Een schouw op een hotspot, met name 's avonds, geeft meestal een duidelijk beeld van de te nemen maatregelen.



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen

Repressie: Fietswrakken en verkeerd geparkeerde fietsen worden regelmatig verwijderd om de fietsenstalling en openbare ruimte een verzorgde indruk te laten behouden en de stallingscapaciteit op orde te houden.

Opsporing

Proactie: Het invoeren van een digitaal opkopersregister kan ondersteunend zijn bij de opsporing van gestolen fietsen. Vooralsnog gebruiken we het digitaal opkopersregister in de aanpak van HIC-delicten en nog niet voor veelvoorkomende criminaliteit. Wel kan het handhavingsoverleg in de wijken sturen op controle van b.v. fietsenhandelaren.

Preventie: Door middel van tagreaders waarover het Centrum Fietsdiefstal beschikt, zal tijdens geplande acties gecontroleerd worden of fietsen gestolen zijn.

Preparatie: De politie zet lokfietsen in (geprepareerde aantrekkelijke fietsen) om fietsendieven aan te houden.

Repressie: Daar waar mogelijk zullen fietsendieven op heterdaad worden aangehouden, dit gebeurt ook regelmatig op basis van het aanwezige cameratoezicht b.v. in de binnenstad. Maar er zal ook op helers worden gerechercheerd en op (internet)handelaren.

Nazorg: Aan de hand van overzichten zullen analyses worden gemaakt en nader onderzoek worden gedaan om de aanpak bij te sturen en toe te snijden op maat. Analyse van de beschikbare informatie voor dit actieplan leert dat er nog veel informatie ontbreekt om de aanpak nog specifiek te maken. Komend jaar maken we een analyse met gebruik van data over de populaire modus operandi, de meest gestolen types en merken, het verband



tussen het verwijderen van verkeerd gestalde fietsen en aangiftes fietsdiefstal, de gebruikte fietsslots, de fietsregistratie in Utrecht en de aangiftebereidheid onder Utrechters.



Actieplan fietsdiefstal

Inhoudsopgave

Inleiding

Bevindingen literatuurstudie

Analyse

Data-overzicht

Trends in Utrecht

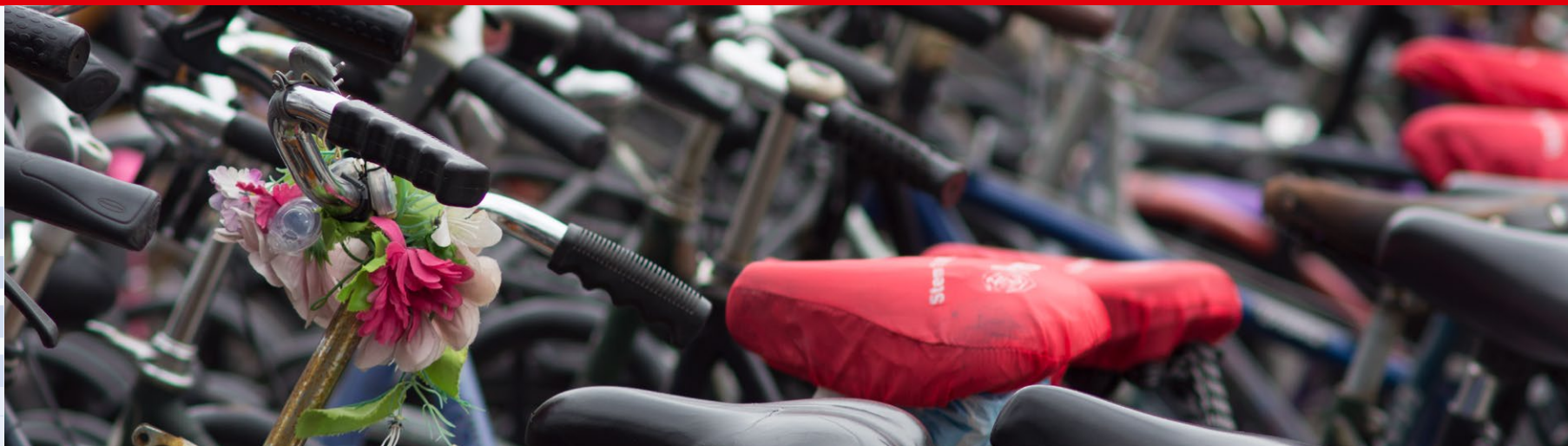
Aanbevelingen

Pakket van maatregelen

Matrix reductietechnieken

Maatregelen

Bronnen



Bronnen

- Brandhof van den M. (2007) *"VEELVOORKOMENDE CRIMINALITEIT"* Casestudy ten behoeve van het project veiligheid, WEBPUBLICATIE NR. 35 Den Haag.
- Bruinenberg F.L. (2012) *25 opportunity reducing techniques*, uit: POP-gids Woninginbraak: Een praktische gids voor de aanpak en preventie van woninginbraken.
- Johnson SD., Sidebottom A. and Thorpe A. (2009) *"Using Targeted Publicity to Reduce Opportunities for Bicycle Theft"*: A Demonstration and Replication European Journal of Criminology 2009 6:267.
- Johnson SD., Sidebottom A. and Thorpe A. (2008): *"Bicycle Theft"*, Problem-Oriented Guides for Police Problem-Specific Guides Series, Guide No. 52 Center for Problem Oriented Policing, U.S. Department of Justice 2008
- Lierop D., Grimsud, M. E; Geneidy A. (2013) *"Breaking into bicycle theft"*: Insights from Montreal, Canada, A Journal of Sustainable Transportation.
- Nettle D. Nott K. and Bateson M. (2012) *"Cycle Thieves, We Are Watching You"*, Impact of a Simple Signage Intervention against Bicycle Theft. PLoS ONE 7(12): e51738. doi:10.1371/journal.pone.0051738
- Onkenhout H., Vlek O., Peters W. (2013) *"FIETSDIEFSTAL"*, Een kwantitatief onderzoek onder ANWB-leden naar het onderwerp fietsdiefstal, Amsterdam.
- Stol, W. e.a. (2004) *"Basisboek Integrale Veiligheid"*, Bussum: Coutinho.
- Vollaard B. (2012) *"Waarschuwen werkt bij nieuwkomers"*, Gedrag Economische Statistische Berichten, Jaargang 97.
- Internetbron: www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=nieuws&mode=newsArticle&repository=Forse+maatschappelijke+schade+door+fietsdiefstal geraadpleegd op 10-3-2015

