



Verslag n ° 2022 - R - 13- NL

Fietsdiefstal als probleem in België

Verkennde stand van zaken en aanbevelingen voor actie in het mobiliteitsbeleid



FOD MOBILITEIT EN VERVOER
SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Rapportnummer	2022 - R - 13- NL
Wettelijk depot	D/2022/0779/33
Klant	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Datum van publicatie	24/06/2022
Auteur(s)	Michèle Guillaume, Isabel Verwee
Recensent(en)	
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

De standpunten of meningen in dit verslag zijn niet noodzakelijk die van de cliënt.

Overname van informatie uit dit verslag is toegestaan mits de bron uitdrukkelijk wordt vermeld: Guillaume, M. & Verwee, I., (2022). Fietsdiefstal als probleem in België - Verkennende stand van zaken en aanbevelingen voor actie in het mobiliteitsbeleid Brussel, Vias institute

Ce rapport est aussi disponible en français.

Het Vias institute dankt de Federale Politie, de twee parketten, de rechter van de rechtbank van eerste aanleg en de 12 lokale politiezones die bereid waren aan deze studie deel te nemen.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Fietsdiefstal in cijfers	5
2.1	Objectieve gegevens over fietsdiefstallen	5
2.1.1	Aantal geregistreerde misdrijven in België	5
2.1.2	Prevalentie van diefstal van fietsen	6
2.1.3	Proactieve en reactieve misdrijven	8
2.1.4	Criminaliteit	8
2.2	Fietsdiefstal in de Veiligheidsmonitor	8
2.2.1	Dark number en controle op een adequaat veiligheidsbeleid	9
2.2.2	Buurtproblemen	9
2.2.3	Slachtofferschap en aangiftegedrag	10
2.2.4	Preventie	10
3	Fietsdiefstal van naderbij bekeken	11
3.1	Een overzicht van de actoren op het terrein	11
3.2	Kader en methodologie	11
3.3	Het fenomeen fietsdiefstal	11
3.3.1	De sociale rol van fietsen	11
3.3.2	De strijd tegen fietsdiefstal: niet altijd een prioriteit	12
3.3.3	Neemt fietsdiefstal toe?	12
3.3.4	De fiets, een eenvoudig object om te stelen	12
3.3.5	Welke vormen van fietsdiefstal zijn er?	12
3.3.6	Wie zijn de daders van fietsdiefstal?	13
3.3.7	Een fiets heeft meer kans om gestolen te worden als deze...	13
3.3.8	Sommige (openbare) plaatsen zijn meer geschikt voor diefstal dan andere	13
3.3.9	Is er een beter moment om een fiets te stelen?	14
3.3.10	Onontgonnen helingcircuit	14
3.3.11	Perceptieprobleem	14
3.3.12	Onderrapportage van fietsdiefstal: een onderschat probleem	15
3.4	Preventie van fietsdiefstal	15
3.4.1	In het algemeen	15
3.4.2	Communicatie, informatie en bewustmaking	16
3.4.3	Het begint allemaal met de registratie	16
3.4.4	Nationaal Registernummer of uniek kadernummer?	17
3.5	Enkele toevoegingen	18
3.5.1	De aanpak door de politie	18
3.5.2	Aanpak van het Openbaar Ministerie	19
3.5.3	Benadering door de Rechtbanken van eerste aanleg	19
4	Conclusies	20
5	Bibliografie	22

1 Inleiding

In België worden dagelijks meer dan een miljoen verplaatsingen per fiets afgelegd¹, zowel in de steden als op het platteland, op weekdays en tijdens vakanties en weekends. Fietsdiefstal komt helaas ook veel voor.

"In Brussel is het aantal elektrische fietsdiefstallen in twee jaar tijd meer dan verdubbeld. Volgens de cijfers van de Federale Politie stegen ze van 142 in 2018 naar 293 in 2020. Dat vertegenwoordigt een stijging van 106%. Die stijging ligt beduidend hoger dan de stijgingen opgetekend in Vlaanderen (+68 %) en Wallonië (+15 %). In diezelfde periode blijft ook het aantal diefstallen van gewone fietsen toenemen. Voor heel wat Brusselaars vormt het een obstakel voor het gebruik van de fiets. Reizigers vertellen ons: "In Brussel ga ik te voet of met het openbaar vervoer. Het risico dat mijn fiets gestolen wordt, is te groot".²

Weerspiegelen al deze beschikbare statistieken echter de werkelijkheid? Wordt het fenomeen fietsdiefstal over- of onderschat? Doen burgers aangifte van diefstallen die zij hebben meegemaakt? Wat zijn de redenen die tot deze diefstallen leiden? Wie zijn de daders? Worden sommige plaatsen meer blootgesteld aan fietsdiefstal dan andere? Wordt een gestolen fiets altijd teruggebracht? Wat doet de politie aan dit probleem?

Dit rapport probeert op twee manieren en in twee delen de balans op te maken van het probleem van de fietsdiefstal: 1) door een analyse van de beschikbare cijfers en statistieken; 2) door verslag uit te brengen van de resultaten uit interviews die Vias institute in 2021 heeft gevoerd met de Federale Politie - Directoraat-Generaal Gerechtelijke Politie (DGJ), twee parketten, een rechter bij de rechtbank van eerste aanleg en 12 lokale politiezones verspreid over heel België.

Een beter begrip van het verschijnsel fietsdiefstal zou moeten bijdragen tot een betere oriëntatie van de maatregelen die moeten worden genomen om het verschijnsel terug te dringen of een halt toe te roepen. In de toekomst moet iedereen op de fiets kunnen stappen zonder angst te hebben dat hem zijn vervoermiddel of vrijetijdsbesteding wordt ontnomen. In de toekomst moet iedereen de overstap naar de fiets kunnen maken zonder de frustratie dat deze wordt gestolen.

Om een fenomeen zoals fietsdiefstal te kunnen evalueren, is het van essentieel belang cijfers te verzamelen.

De voorliggende analyse die wordt gemaakt, geeft echter een beperkt inzicht. Wij weten dat de cijfers slechts het topje van de ijsberg laten zien. Het is namelijk de vraag of het geheel aan fietsdiefstallen - weergegeven door middel van geregistreerde cijfers - zijn gemeld en geregistreerd. Waren alle mogelijke actoren (in dit geval alle burgers, alle politiebureaus, enz.) op de hoogte van de meldingsprocedures en hoe werd dit toegepast in de dagelijkse praktijk, enz.?

Dit verklaart onder meer waarom we wellicht over onvolledige cijfers beschikken, wat een onderschatting van het fenomeen fietsdiefstal impliceert.

In het tweede deel van dit rapport zal worden bevestigd dat er om uiteenlopende redenen vaak veel grijze zones zijn.

Soms kan er ook een jaar voorkomen waarin de cijfers "verrassend" stijgen, wat ook kan verklaard worden door een grotere politieactiviteit: *"Een stijging van de cijfers die voor deze misdrijven worden geregistreerd, betekent niet noodzakelijk dat er ook een stijging in de werkelijkheid is. De evoluties zijn veeleer een indicator van de politie-activiteit"*, aldus de Directie Politie-informatie en ICT-middelen van de Federale Politie (DRI/BIPOL).

We moeten deze cijfers met de nodige omzichtigheid interpreteren, niettemin is iedere gestolen fiets er één te veel.

¹ <https://mobiliteit.belgium.be/nl/mobiliteit/personenvervoer/fiets> [27/04/2022]

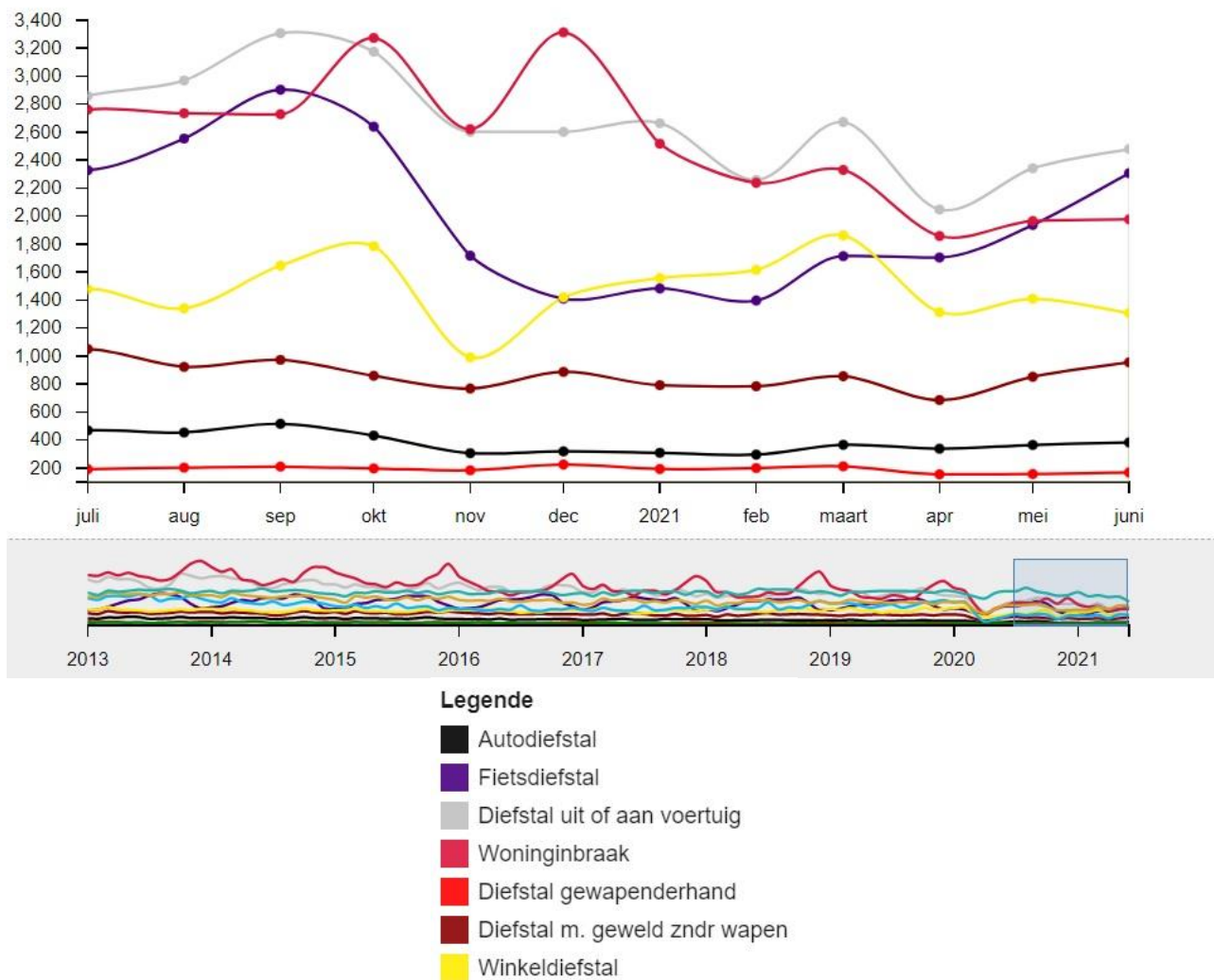
² <https://bps-bpv.brussels/nl/mobiliteit-brussel-opgelet-voor-fietsdiefstal> [13/01/2022]

2 Fietsdiefstal in cijfers

2.1 Objectieve gegevens over fietsdiefstallen

2.1.1 Aantal geregistreerde misdrijven in België

Aantal geregistreerde misdrijven (criminele figuren) - nationaal



Figuur 1: Aantal geregistreerde misdrijven op nationaal niveau (Federale Politie - DGR/DRI/BIPOL)

In de bovenstaande figuur³ zien we de evolutie van het aantal geregistreerde misdrijven, op nationaal niveau. Merk op dat deze misdrijven, waaronder fietsdiefstal, worden beschouwd als criminele figuren⁴ en als zodanig in de statistieken zijn opgenomen. Een criminele figuur is een combinatie van een misdrijf (bv. diefstal) en aanvullende informatie zoals een specifiek voorwerp (bv. een fiets) of een specifieke locatie (bv. een huis). De criminaliteitscijfers mogen echter niet bij elkaar worden opgeteld, anders bestaat het gevaar dat ze dubbel worden geteld. Zo kan een fietsdiefstal waarbij de daders een wapen hebben gebruikt, zowel als fietsdiefstal,

³ DRI/BIPOL Politiecriminaliteitsstatistieken Bron: <http://www.stat.policefederale.be/index-nl.html> [25/02/2021]

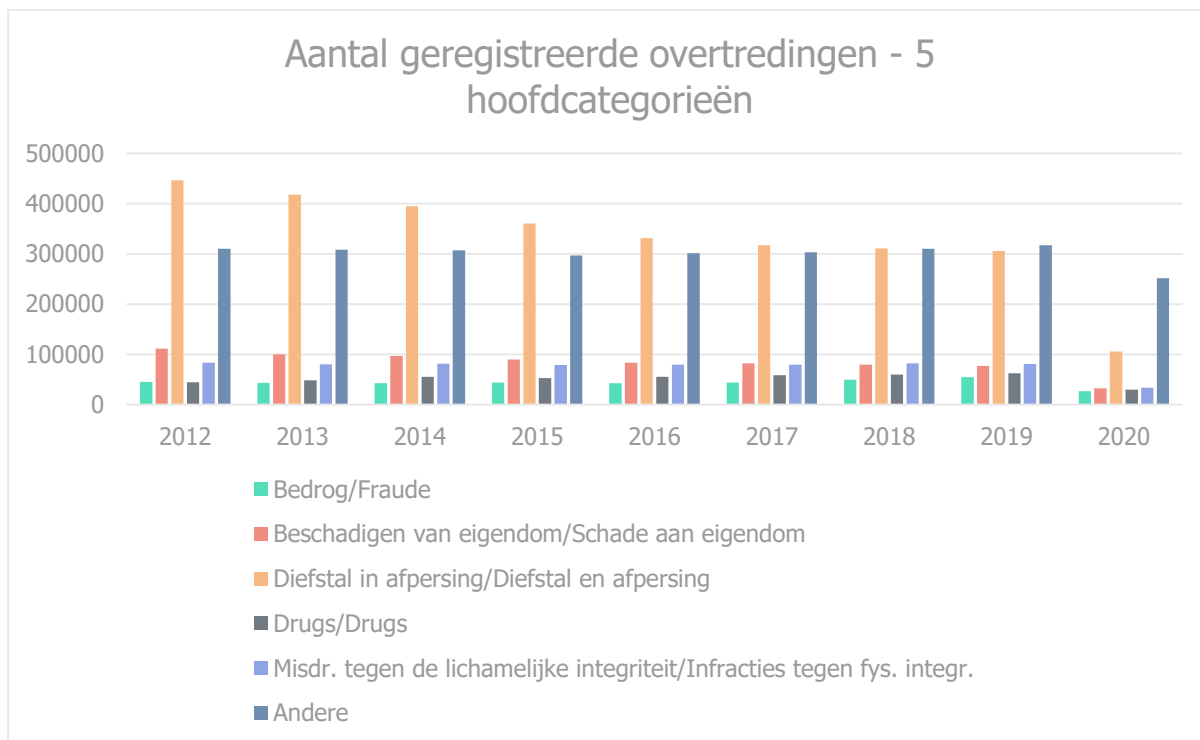
⁴ *Strafbare feiten die niet als zodanig in het wetboek van strafrecht zijn opgenomen, maar die in de dagelijkse politiepraktijk regelmatig voorkomen. Het gaat om de combinatie van een strafbaar feit (bv. diefstal) met onder meer het voorwerp of het vervoermiddel dat bij het strafbare feit betrokken was (bv. autodiefstal), de plaats waar het strafbare feit werd gepleegd (bv. inbraak) of de wijze waarop het strafbare feit werd gepleegd (bv. gewapende overval). De definitie en afbakening van deze criminaliteitscijfers is gebaseerd op de werkzaamheden van de Werkgroep Politiestatistieken (WPS).*

Bron: http://www.stat.policefederale.be/assets/pdf/notas/tendensen_TRIM2_2019_2020_PCS.pdf [23/02/2021]

als gewapende overval worden aangemerkt. In de bovenstaande figuren zien we de vertegenwoordiging per maand van enkele belangrijke cijfers op nationaal niveau. Deze cijfers omvatten zowel pogingen tot als voltooide misdrijven.

De drie belangrijkste categorieën zijn woninginbraak, diefstal uit of van een voertuig en tenslotte fietsdiefstal. Andere misdrijven kunnen ook een fietsdiefstal impliceren, zoals een gestolen fiets uit een winkel (cfr. Winkeldiefstal). Uit dit cijfer blijkt dat fietsdiefstallen altijd pieken in de maanden juli tot oktober, terwijl de piek voor woninginbraken in de daaropvolgende maanden ligt, van oktober tot januari.

Als we de geregistreerde misdrijven in een aantal hoofdcategorieën indelen, vinden we een verrassend hoog aantal diefstallen. In de onderstaande figuur zien we dat diefstal en afpersing sterk vertegenwoordigd zijn in de politiecriminaliteitsstatistieken.



Figuur 2: Aantal geregistreerde overtredingen - Top 5 (Federale Politie - DGR/DRI/BIPOL)

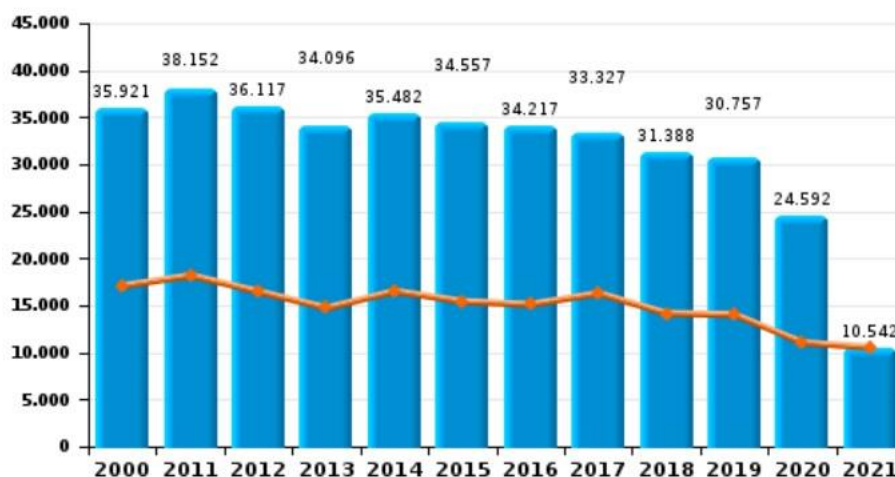
2.1.2 Prevalentie van diefstal van fietsen

2.1.2.1 In tijd

Het aantal fietsdiefstallen dat de afgelopen jaren bij de politie is gemeld, is gedaald ten opzichte van de jaren 2012, 2013 en 2014. In 2020 werden in België 24.592 fietsdiefstallen gemeld bij de politie.

2.1.2.2 In ruimte

Er zijn heel wat redenen waarom burgers geen aangifte doen van een gestolen fiets, wat betekent dat deze niet-aangiftes ook niet opgenomen zijn in de cijfers. Positief is dat het aantal gevallen over het algemeen lijkt te zijn gedaald. Het aantal inbreuken bereikte een hoogtepunt in 2009 en 2011 met meer dan 38 000 gevallen die werden geregistreerd door de Belgische Federale Politie, die alle gegevens centraliseert.

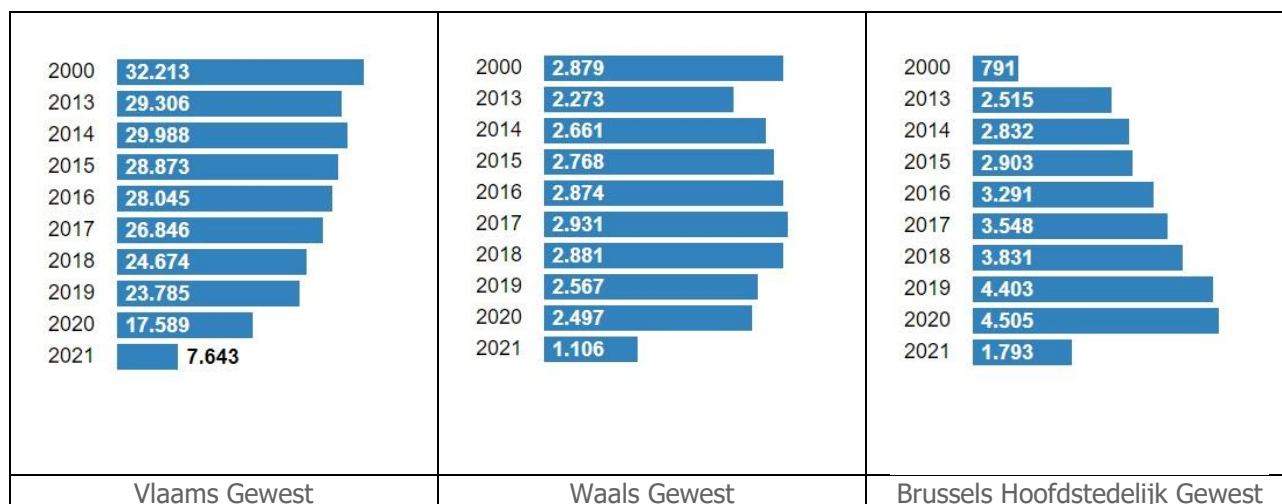


Figuur 3: Aantal geregistreerde fietsdiefstallen in België van 2000 tot 2021 ⁵ (Bron: Federale Politie)

De meeste fietsdiefstallen, althans die waarvan aangifte is gedaan, vinden plaats in het Vlaamse Gewest. In 2020 bijvoorbeeld, het laatste jaar waarvoor de gegevens volledig zijn, werden bijna 2 500 gevallen geregistreerd in het Waals Gewest, bijna 4 500 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en meer dan 17 500 in het Vlaams Gewest. Om deze cijfers beter te begrijpen, moet worden opgemerkt dat het fietsen in Vlaanderen meer verspreid is dan in de rest van het land. Dit kan worden beïnvloed door het vlakke landschap en de nabijheid van Nederland. Nederland wordt beschouwd als een land van fietsers. Zo werden er, in 2021, 923.000 nieuwe fietsen verkocht.⁶

In het Vlaamse Gewest is het aantal bij de politie aangegeven fietsdiefstallen de afgelopen tien jaar gedaald. In 2000 registreerde de politie meer dan 32.000 gevallen. In 2020 was dit aantal gedaald tot minder dan 18.000.

In het Waalse Gewest lijkt het aantal fietsdiefstallen stabiel te blijven (tussen 2.000 en 3.000 per jaar voor de periode 2000-2020). In dit Gewest werden in 2013 het kleinste aantal geregistreerde gevallen (2.273) vastgesteld. Dit aantal stijgt tot 2017 en daalt vervolgens tot 2020.



Figuur 4: Gevallen van fietsdiefstal geregistreerd in de verschillende Gewesten volgens het jaar (Bron: Federale Politie)

In tegenstelling tot de twee andere gewesten is het aantal fietsdiefstallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de periode 2000-2020 gestaag toegenomen. In 2019 registreerde de politie een stijging van het aantal klachten met bijna 10% ten opzichte van 2018. In de periode 2015-2020 bedraagt de stijging van het aantal

⁵ De gegevens voor 2021 hebben alleen betrekking op de eerste helft van het jaar en zijn dus nog niet volledig.

⁶ <https://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/cijfers#bronnen> [14/06/2022]

gevallen ongeveer 50%, waardoor het aantal fietsdiefstallen dat in 2020 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is geregistreerd, 4.505 bedraagt.

Bovenstaande cijfers hebben enkel betrekking op die gevallen die officieel zijn gemeld.

2.1.3 Proactieve en reactieve misdrijven

"Ontwikkelingen weerspiegelen meestal het daadwerkelijke optreden van een verschijnsel, MAAR kunnen ook worden bepaald door bijvoorbeeld een verandering in de meldingsbereidheid van de bevolking. Een manier om dit dark number te schatten is het uitvoeren van een veiligheidsmonitor (bevolkingsonderzoek)" (DRI/BIPOL, 2021).

Voor sommige categorieën misdrijven (b.v. drugsdelicten, illegale vreemdelingen, schijnhuwelijken, illegaal wapenbezit, financiële en economische criminaliteit) zijn de registraties nauw verbonden met de inzet van de politie. Dit is wat "proactieve criminaliteit" wordt genoemd: hoe meer je zoekt (politieacties), hoe meer je vindt. Hoe meer drugscontroles er bijvoorbeeld worden uitgevoerd, hoe meer personen die in het bezit zijn van illegale stoffen zullen worden aangehouden en hoe meer (ambtshalve) processen-verbaal er zullen worden opgemaakt. Een stijging van de cijfers voor dergelijke overtredingen betekent niet noodzakelijk dat er ook een stijging is van deze misdrijven. De evoluties zijn meer een indicator van de politie-activiteit.

Andere categorieën misdrijven (zoals inbraak, gewapende overval, geweld tegen personen, beschadiging) zijn minder afhankelijk van politieactiviteiten. Dit zijn de zogenaamde "reactieve misdrijven" (aangegeven misdrijven). Het pv wordt opgesteld naar aanleiding van een klacht (ingediend door het slachtoffer) of een aangifte (gedaan door een derde) bij de politie.⁷

De resultaten van de laatste veiligheidsmonitor 2018 worden hierna weergegeven.

2.1.4 Criminaliteit

DRI/BIPOL⁸ wijst erop dat lokale entiteiten vaak de neiging hebben een soort "hitparade", een ranglijst, op te stellen. Steden/gemeenten vergelijken zichzelf met elkaar door het misdadaadcijfer weer te geven. Het aantal misdrijven wordt vervolgens gedeeld door het aantal inwoners. Deze berekening is echter niet correct en DRI/BIPOL waarschuwt/vraagt om een verantwoorde vergelijking te maken tussen steden/gemeenten.

Bovendien speelt de specificiteit van een lokale entiteit een belangrijke rol. Zo kunnen steden aantrekkingscentra zijn voor werk, toerisme, onderwijs, enz. en kan het werkelijke aantal inwoners lager zijn dan het aandeel van bijvoorbeeld daders en slachtoffers. Of het misdrijf een "haalcriminaliteit" of een "brengcriminaliteit" is, heeft ook een invloed op het misdadaadcijfer. Als er geen noemenswaardige politieactiviteit is om bepaalde verschijnselen op te sporen, zal het aantal overtredingen ook laag zijn. Ook in dit stadium heeft het weinig zin de criminaliteitscijfers van een verschijnsel in een gemeente te vergelijken met die van een andere gemeente.

Ten slotte stelt de Federale Politie ook alternatieven voor de criminaliteitsstatistieken voor, bijvoorbeeld voor autodiefstal wordt het cijfer berekend in verhouding tot het totale aantal geregistreerde auto's.

"Er moet altijd rekening mee worden gehouden dat voor een gemeente waar er een groot verschil kan zijn tussen de officiële bevolking en de bevolking die dagelijks aanwezig is, het misdadaadcijfer niet altijd een accuraat beeld geeft en dus niet de juiste posities in deze 'hitparades' weergeeft" (DRI/BIPOL, 2021).

2.2 Fietsdiefstal in de Veiligheidsmonitor

De Veiligheidsmonitor⁹ is een enquête die door de Federale Politie, in samenwerking met de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken en de lokale besturen, bij de bevolking wordt gehouden over diverse veiligheidsthema's. In deze enquête wordt de burgers gevraagd naar hun gevoel van onveiligheid, naar

⁷ https://www.stat.policefederale.be/assets/pdf/methodologie/note_methodologique_SPC_generale.pdf [30/05/2022]

⁸ DRI/BIPOL: Criminaliteitsstatistieken tendenzen. Bron:

http://www.stat.policefederale.be/assets/pdf/notas/tendensen_TRIM2_2019_2020_PCS.pdf [23/02/2021]

⁹ Voor meer informatie over de ontstaansgeschiedenis van de Veiligheidsmonitor:

https://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2008_2009/notes/manuel_2008.pdf - blz. 4 en volgende [04/06/2022]

buurtproblemen, naar preventie, naar slachtofferschap en naar de kwaliteit van het optreden van de politiediensten.

Een slachtofferenquête is een enquête bij burgers over hun ervaringen als slachtoffer van criminaliteit. De burger verklaart of hij persoonlijk slachtoffer is geweest van een misdrijf, ongeacht of dit al dan niet bij de politie is aangegeven. De enquête bestrijkt nu een periode van twee jaar (toen zij voor het eerst werd ingevoerd was dit één jaar). Ook wordt gevraagd hoe vaak iemand slachtoffer werd en van welke soorten misdrijven. De monitor verschaft dus informatie over zowel slachtoffers als slachtofferschap.

De meest recente Veiligheidsmonitor dateert van 2018. Aan een nieuwe editie wordt momenteel gewerkt. De vragenlijst is medio oktober 2021 verstuurd, de resultaten worden medio 2022 verwacht.

De Veiligheidsmonitor 2018 heeft de bevolking op grote schaal bevraagd op lokaal en federaal niveau. 168206 Belgen vulden een vragenlijst in en gaven hun mening over onderwerpen als buurtproblemen, onveiligheidsgevoel, het slachtofferschap van bepaalde misdrijven en of zij daarvan aangifte deden bij de politie, of zij contact hadden met de politie en hun tevredenheid over de werking van de politie. Deze monitor meet dus niet alleen het slachtofferschap van een aantal misdrijven om bepaalde fenomenen beter te begrijpen, maar gaat ook in op de contacten met de politie en de manier waarop de burgers het functioneren van de politie percipiëren. Deze monitor wordt als zeer waardevol voor het veiligheidsbeleid beschouwd, omdat het veiligheidsbeleid niet alleen op objectieve gegevens, maar ook op subjectieve gegevens wordt gebaseerd. De mening van de burger is een van de belangrijkste bronnen van subjectieve gegevens.

2.2.1 Dark number en controle op een adequaat veiligheidsbeleid

Elke vorm van criminaliteit heeft een dark number, wat betekent dat een deel van de criminaliteit niet bekend is. Dat kan allerlei oorzaken hebben: er is geen slachtoffer, men weet niet dat men slachtoffer is geweest van bepaalde misdrijven, men doet geen aangifte bij de politie om allerlei redenen (schaamte, angst voor represailles van de agressor, men vindt het niet de moeite waard, ...).

Er kunnen ook "technische" redenen zijn voor dit dark number. In het geval van een gestolen fiets bijvoorbeeld, kan het incident zijn geregistreerd onder de categorie "diefstal van fiets" of onder de categorie "diefstal van eigendom" of "diefstal uit auto". Deze diefstallen kunnen ook de diefstal van een fiets inhouden, zonder dat dit wordt vermeld.

Het dark number kan worden berekend door vele bronnen te combineren, zoals meldingen aan de autoriteiten, enquêtes onder slachtoffers en daders. Het verschijnsel fietsdiefstal hangt in grote mate af van de bereidheid van burgers om aangifte te doen bij de politie.

De navolgende cijfers, zijn afkomstig uit de Veiligheidsmonitor 2018¹⁰.

2.2.2 Buurtproblemen

Een eerste belangrijke vraag betreft de vraag over buurtproblemen, waarin de burgers wordt gevraagd welke problemen in hun buurt het belangrijkste zijn. In de top vijf staan drie verkeersgerelateerde problemen (in het bijzonder: "ongepaste snelheid in het verkeer", "agressief gedrag in het verkeer" en "storend parkeren"), op de vijfde plaats staat "inbraak". De fenomenen "gestolen of beschadigd voorwerp buiten de auto" en "fietsdiefstal" staan in de top 10 van situaties die als "tamelijk goed" of "goed" worden ervaren.

Wat fietsdiefstal betreft, valt het vooral op dat jongeren tussen 15 en 24 jaar aangeven dat dit een belangrijk buurtprobleem is, meer bepaald 30% stelt dit een probleem is. 17% van de 65-plussers geeft aan dat het een probleem is. Er is ook een verband met de werkgelegenheidssituatie: 31% van de studenten en 18% van de gepensioneerden ervaren dit als een probleem. Er zijn ook grote verschillen tussen de gewesten: voor 40% van de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is fietsdiefstal een groot probleem in de buurt. Dit is het geval voor 25% van de mensen in Vlaanderen en 15% in Wallonië.

¹⁰ DRI/BIPOL: Veiligheidsmonitor 2018 - Bron :

http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2018/reports/Grote_tendensen_Analyses_VMS2018.pdf [11/03/2021]

2.2.3 Slachtofferschap en aangiftegedrag

In de veiligheidsmonitor wordt ook gevraagd naar slachtofferschap. Er wordt een lijst van incidenten voorgelegd en de burgers worden gevraagd of zij hier in de afgelopen 12 maanden al dan niet slachtoffer van zijn geweest. Ook wordt hun gevraagd of dit slachtofferschap heeft geleid tot het melden van gedrag.

De slachtofferenquête wordt op het niveau van de huishoudens gehouden en wijst op een hoog percentage "diefstal of beschadiging buiten de auto" (17,6%) en tot 10% "fietsdiefstal".

Voor zeven soorten misdrijven op het niveau van het huishouden, waaronder fietsdiefstal, werd gevraagd of er aangifte is gedaan bij de politie. "Inbraak in een woning" werd gerapporteerd door 86%, "autodiefstal" door 81%, "diefstal van een motorfiets" door 64% en "diefstal uit een auto" door 60%. Het is opvallend dat "diefstal van een fiets" (48%) en "poging tot inbraak" (46%) in veel mindere mate wordt gemeld. Ten slotte wordt "diefstal of beschadiging van de buitenkant van de auto" het minst vaak bij de politie gemeld (34%).

2.2.4 Preventie

Naast de module over buurtproblemen, slachtofferschap en meldgedrag wordt de burgers ook gevraagd of zij op de hoogte zijn van preventiediensten in hun buurt of gemeente, zoals buurtbemiddeling, inbraakpreventie, algemene informatie, vakantiewacht, enz.

De bekendheid van de burgers met fietsmarkering, een maatregel tegen fietsdiefstal, werd ook bevestigd. Zo geeft 54% van de ondervraagden aan op de hoogte te zijn van dit aanbod.

3 Fietsdiefstal van naderbij bekeken

3.1 Een overzicht van de actoren op het terrein

Omdat de bestaande enquêtes en statistieken slechts een gedeeltelijk beeld geven van het fenomeen fietsdiefstal, heeft de federale minister van Mobiliteit Vias institute de opdracht gegeven de situatie op het terrein te onderzoeken. Het doel was te begrijpen hoe het probleem in de praktijk wordt ervaren en aangepakt. In 2021 heeft Vias een reeks interviews gehad met de lokale en federale politie, het openbaar ministerie, de rechtbank van eerste aanleg en een aantal andere betrokken partners. Dit rapport bevat een samenvatting van deze resultaten.

De geïnterviewden waren:

- ▶ Federale politie: Directoraat-Generaal van de Gerechtelijke Politie (DGJ)¹¹;
- ▶ 2 officieren van justitie + 1 rechter (Rechtbank van eerste aanleg);
- ▶ 12 lokale politiezones (ten minste één zone per provincie, in twee gevallen doorverwezen naar een andere bevoegde contactpersoon).

3.2 Kader en methodologie

De interviews gingen in op het fenomeen fietsdiefstal zoals dat op het terrein wordt waargenomen: (kleine) criminaliteit, georganiseerde diefstal, bestemmingen van bepaalde fietsen, risicofactoren, recidive, seponeringspercentages, actoren die betrokken zijn bij (de bestrijding van) fietsdiefstal. Bijzondere aandacht werd besteed aan het politieoptreden op het gebied van preventie, repressie en opvolging. Het doel was niet alleen om een beter inzicht te krijgen in het fenomeen en de manier waarop ermee wordt omgegaan, maar ook om een beter inzicht te krijgen in de manier waarop fietsdiefstal in heel België doeltreffender kan worden aangepakt. Het doel was onder meer informatie te verzamelen die kan bijdragen tot de ontwikkeling van de verschillende huidige systemen (die worden ingezet in de strijd tegen fietsdiefstal).

Het interview werd ingeleid door de context van het onderzoeksproject en het objectief. Het doel was een beter inzicht te krijgen in de manier waarop de verschillende diensten met het probleem van de fietsdiefstal omgaan, maar ook de percepties van deze actoren op het terrein in kaart te brengen: Hoe groot is het probleem van fietsdiefstal? Wat zijn beperkingen en restricties? Wat zou de werkmethoden en benaderingen van de verschillende diensten kunnen optimaliseren? Hoe kijken zij naar burgers van wiens fiets is gestolen?

De resultaten worden geclusterd beschreven en niet op individueel niveau.

3.3 Het fenomeen fietsdiefstal

3.3.1 De sociale rol van fietsen

Fietsen is een deel van het sociale leven. Het wordt door veel respondenten beschouwd als een belangrijk vervoermiddel om naar het werk, vrije tijd, sport... te gaan om allerlei redenen, zoals milieubewustzijn, gezondheid, groenere mobiliteit, een oplossing voor de congestie van de auto... Bovendien worden de burgers aangemoedigd om alternatieve verplaatsingsmogelijkheden te gebruiken. Zo is bijvoorbeeld een lage-emissiezone ingevoerd, waarbij bepaalde voertuigen bepaalde steden niet meer in mogen. Ook het steeds beperktere aantal parkeermogelijkheden voor auto's of de kosten van het parkeren van een auto zijn redenen om vaker de fiets te nemen.

Er zijn echter ook redenen waarom sommige burgers hun fiets minder gebruiken of zelfs helemaal niet (meer) gebruiken. Het ontbreken van een goede fietsinfrastructuur kan een van deze redenen zijn, net zoals ook de angst voor een fietsdiefstal. Het potentiële slachtofferschap van fietsdiefstal is met andere woorden voor sommigen een drempel. Het wordt gezien als een buurtprobleem (zie DRI-BIPOL/Veiligheidsmonitor 2018) maar het nadeel wordt vaak als beperkt ervaren, waardoor het geen prioriteit is voor de politie en justitiële autoriteiten. Een ander bijkomend nadeel voor fietsers ten slotte heeft te maken met de verzekering:

¹¹ Op nationaal niveau legt de federale politie een verband tussen fietsendiefstallen in het hele land.

"De verzekeringsmaatschappijen zullen de tarieven in onze stad verhogen, wat weer een belemmering vormt voor het fietsen.

3.3.2 De strijd tegen fietsdiefstal: niet altijd een prioriteit

In twee van de onderzochte zones wordt fietsdiefstal in het zonaal veiligheidsplan (ZVP) als prioriteit beschouwd. Als reden wordt het hoge aantal geregistreerde diefstallen opgegeven. Lokale overheden spelen ook een rol bij het opstellen van prioriteiten, vaak als reactie op de verwachtingen van het publiek.

Als het een prioriteit is, wordt dit meestal vertaald in een actieplan voor fietsdiefstal dat zich richt tot het slachtoffer en de dader, wat acties omvat in de interne en externe organisatie van diensten. Soms is dit geen prioriteit als dusdanig in de ZVP, maar kan het deel uitmaken van de prioriteit "diefstal". Deze actieplannen omvatten preventiecampagnes waarbij de burgers worden gevraagd om alles wat verdacht is te melden, projecten waarbij de burgers worden verzocht hun fietsen te registreren, goed te stallen (infrastructuur) en te sluiten.

Het is van essentieel belang dat het dark number wordt teruggedrongen: *"Wij hebben de indruk dat er een enorm dark number is omdat er zo weinig opgehelderde gevallen zijn"*. Burgers worden aangemoedigd fietsdiefstallen zo veel als mogelijk te melden.

Binnen de politieorganisatie neemt de aandacht voor het fenomeen de vorm aan van verhoogde waakzaamheid, verbeterde kwaliteit van de aangiften, efficiëntere analyse van camerabeelden, specifieke acties zoals controles op tweedehandsmarkten, het gebruik van lokfietsen, enz. Samenwerking zowel intern - tussen de verschillende politie-entiteiten - als met externe partners zoals lokale overheden, de NMBS, ziekenhuizen, universiteiten en hogescholen, wielerverenigingen, enz. is van cruciaal belang.

3.3.3 Neemt fietsdiefstal toe?

Op de vraag of fietsdiefstal is afgenomen, toegenomen of gestagneerd, geven de geïnterviewden verschillende antwoorden. Zij onderschrijven het gegeven dat het moeilijk is om exacte cijfers te verkrijgen.

Vaak is er sprake van stagnatie of daling, maar in sommige grote steden is er een stijging.

De stagnatie of daling kan enerzijds worden verklaard door het dark number en anderzijds door de gevolgen van de crisis van Covid19 en de gezondheidsmaatregelen die in 2021 van kracht waren. Deze stagnatie komt tot uiting in een daling van het aantal gestolen goedkopere fietsen en een stijging van het aantal gestolen duurdere fietsen. Met andere woorden, er vindt een verandering plaats: *"We hebben gemerkt dat het probleem een beetje verandert en dat er duurdere elektrische fietsen worden gestolen"*.

3.3.4 De fiets, een eenvoudig object om te stelen

Een eerste algemene vaststelling is dat fietsdiefstal zeer eenvoudig is. Het betreft met andere woorden een eenvoudig object om te stelen. Er is weinig innovatie in fietsbeveiliging, wat het dieven eenvoudiger maakt.

3.3.5 Welke vormen van fietsdiefstal zijn er?

Tijdens de interviews worden verschillende vormen van fietsdiefstal onderscheiden:

- Gebruiksdiefstal: voor onmiddellijk gebruik van de fiets;
- Gelegenheids/opportuniteitsdiefstal: *"Hij ging geen huis binnen om een fiets te stelen, hij ging een huis binnen om geld en juwelen te zoeken, daarna vond hij de fiets en vertrok ermee"*;
- Overlevingsdiefstal: *"We zien dat de dief de fiets steelt om te overleven"*;
- De min of meer voorbereide diefstal, waarbij het doel is een waardevol voorwerp te stelen om te verkopen om te overleven/een verslaving te bekostigen;
- Het professionele circuit:
 - o Fietsdiefstal tussen (grote) steden (moeilijk te verzamelen informatie);
 - o Fietsdiefstal in het buitenland (moeilijk te verzamelen informatie);
- Georganiseerde diefstal;

3.3.6 Wie zijn de daders van fietsdiefstal?

Op de vraag wie de daders zijn van een fietsdiefstal, wordt een diversiteit aan antwoorden gegeven:

- Plaatselijke drugsgebruikers, mensen met verslavingsproblematiek of problemen die in verband kunnen worden gebracht met drugs;
- Bepaalde personen zonder geldige verblijfsvergunning in België. Ze plegen vaak diefstal om te overleven. Stationsgebieden zijn populaire plaatsen voor fietsdiefstal omdat het eenvoudig is om zich snel te verplaatsen, vooral in grotere steden;
- Kleine 'criminelen' die fietsen stelen en verkopen om geld te verdienen;
- Mensen die graag aan fietsen sleutelen en ze op de tweedehandsmarkt verkopen;
- Studenten die een fiets stelen om van punt A naar punt B te gaan, komen minder ter sprake. Dit betreft eerder een opportunistische diefstal dan georganiseerde diefstal. Merk op dat er vaak sprake is van herhaling, aangezien de fiets wordt "geleend" en daarna meestal wordt achtergelaten;
- De georganiseerde dader die werkt met een hoge graad van professionalisme.
Het kan gaan om georganiseerde bendes die meerdere dure fietsen stelen in bijvoorbeeld een winkel. Het georganiseerde karakter impliceert dat er structuren bestaan: voorafgaande verkenning, uitvoering van de diefstallen op bestelling, logistieke organisatie (voertuigen, beschikbare huizen), markt van bestemming... Gewoonlijk zijn er bij elke activiteit meerdere personen betrokken. Deze daders werken snel en op een zeer professionele manier. Internet is een belangrijk hulpmiddel bij de voorbereiding (cf. de websites van de winkels) en het dragen van een masker zoals bij de Covid19-pandemie vergemakkelijkt de diefstal, zowel tijdens het vooronderzoek als tijdens de diefstal zelf, aangezien er weinig kans is om door de camera te worden herkend. Bovendien worden georganiseerde daders gekenmerkt door een hoge mate van mobiliteit (cf. rondtrekkende dadergroepen). De organisatie bestaat vaak uit verschillende netwerken per land. De landen die in de interviews worden genoemd zijn Roemenië, Bulgarije, Oekraïne en Moldavië.

"Ze zijn vandaag actief in Brussel, morgen in Parijs en de volgende dag in Amsterdam".

De georganiseerde diefstallenvallen onder de verantwoordelijkheid van de Federale Politie. Bij het politieonderzoek naar deze georganiseerde diefstallen blijken de beelden van de bewakingscamera's, ANPR-camera's¹² heel belangrijk: *"Dat is echt de link: je weet welk voertuig het is, je kunt een tag onder dat voertuig zetten en dan kun je verder kijken in de organisatie"*. Daarnaast wordt gewezen op een goede registratie in het proces-verbaal. Een goed pv moet zoveel mogelijk elementen bevatten. Daarnaast wordt gewezen op het belang van de internationale uitwisseling van gegevens en de registratie van fietsen.

3.3.7 Een fiets heeft meer kans om gestolen te worden als deze...

- geparkeerd staat op een openbare plaats;
- duur is;
- niet aan een obstakel vastgeketend is;
- niet slotvast is;
- er van kleur en stijl eerder een "passe-partout" uitziet.

Bovendien worden steeds meer elektrische fietsen, mountainbikes, koersfietsen en vooral damesfietsen gestolen.

3.3.8 Sommige (openbare) plaatsen zijn meer geschikt voor diefstal dan andere

"Het overgrote deel van de fietsdiefstallen wordt gepleegd op openbare plaatsen, waar veel fietsen staan"; "Vreemd genoeg gebeurt het op plaatsen waar veel mensen zijn; midden in een voetgangersgebied, daar gebeuren de meeste fietsdiefstallen". Naast het openbare karakter van de plaats is de aanwezigheid van het doelwit, d.w.z. de fietsen, van cruciaal belang: *"Hoe meer fietsen er zijn, hoe groter de kans dat ze worden gestolen"*. De belangrijkste hotspots worden opgesomd door de geïnterviewden :

¹² ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) of LAPI-camera's (Lecteur Automatique de Plates d'immatriculation) filmen in real time en nemen een foto van elke nummerplaat.

- De stationsbuurten, omdat ze de thuisbasis zijn van:
 - o Een overvloed aan geparkeerde fietsen;
 - o Een snelle ontsnappingsroute voor daders;
- Scholen en universiteiten;
- Gebieden waar veel aan wielrennen wordt gedaan of die fietstoerisme aantrekken (duurdere uitrusting, meer fietsen);
- Het stadscentrum: eerder een stedelijk dan een landelijk verschijnsel;
- Winkelcentra;
- Ziekenhuizen;
- Inbraak in privé tuinhuisjes;
- Parkeergarages in particuliere gebouwen.

"Er is een verschuiving van woninginbraken naar diefstallen uit tuinhuisjes, gebouwen achter het huis, waar daders hopen duurdere apparatuur te vinden".

"Het risico om in een loods te worden betrap is bijna nul".

3.3.9 Is er een beter moment om een fiets te stelen?

De respondenten verwijzen vaak naar de periode van mei tot september, als ideaal moment voor een fietsdiefstal, dit is het moment waarop het aantal mensen dat zich met de fiets verplaatst groter is.

3.3.10 Onontgonnen helingcircuit

"Als je geen helers hebt, heb je ook geen dieven. Een heler is net zo belangrijk als een dief".

Tijdens de interviews wordt vaak gesteld dat het helingcircuit een onontgonnen gebied is. Vaak is het niet duidelijk waar de gestolen fietsen naartoe worden gebracht. Het voorwerp dat geheeld wordt, de fiets, is een voorwerp dat bovendien eenvoudig om te zetten is in waarde. De beeldvorming en het inzicht in de afzetmarkt moet verbeteren, maar het is geen sinecure om het traject van de gestolen fiets te volgen. De dief is mobiel – met de fiets – wat het volgtraject evenzeer bemoeilijkt.

Andere factoren betreffen de eenvoud van de afzetmarkt, zoals de verkoop op een tweedehandswebsite. De buit gaat ook frequent naar het andere landen in Europa of andere continenten, zoals Afrika.

3.3.11 Perceptieprobleem

"Daar is een gevoel bij mensen dat daar toch niets aan te doen is en dat moet er uit. Dat betekent dat je vanuit federaal, lokale politie, provincies... Dat we duidelijk moeten maken: er worden er heel wat terugbezorgd". In de interviews wordt zeer vaak gewezen op het gebrek aan "au sérieux" als het gaat over de problematiek van fietsdiefstallen. Hoewel de fiets voor velen een deel uitmaakt van hun leven (werk, hobby, vrije tijd...), leeft er een perceptie dat dit geen belangrijk probleem is.

"Er heerst een gevoel dat de politie zich niet betrokken voelt bij deze zaak", "Ze doen er toch niets aan", "Er heerst een zekere vermoeidheid onder de burgers en acceptatie van het feit dat de fiets gestolen is"...

De geïnterviewde politiediensten zijn zich bewust van dit perceptieprobleem en proberen er zo veel mogelijk op te anticiperen.

Dit perceptieprobleem wordt nog versterkt doordat de bestrijding van fietsdiefstal geen prioriteit is in het zonaal veiligheidsplan (ZVP). Het is evenzeer een moeilijke zone/grensoverschrijdende materie en het ontbreekt aan goede/precieze communicatie en preventie, waardoor die 'au sérieux' niet wordt aangewakkerd.

De geïnterviewden merken op dat fietsdiefstal in het ene gebied als prioriteit wordt beschouwd en in het andere niet. Dit is problematisch omdat het een ongelijke aanpak van het fenomeen impliceert in termen van wil en middelen. Zij betreuren bovendien een gebrek aan globale visie.

Bovendien heeft de perceptie dat fietsdiefstal "*slechts beperkte schade veroorzaakt*" tot gevolg dat deze kwestie noch bij de politie, noch bij het Openbaar Ministerie hoog op de agenda staat.

Tenslotte wordt dit probleem zelden gemediatiseerd.

3.3.12 Onderrapportage van fietsdiefstal: een onderschat probleem

Aangifte doen van de diefstal van een fiets biedt iemand de mogelijkheid zijn persoonlijke gegevens te geven, de fiets zo nauwkeurig mogelijk te beschrijven, te vermelden dat hij een identificatienummer heeft, hier of daar een defect vertoont, enz. Als de fiets wordt gevonden, kan de politie hem gemakkelijker herkennen en terugbrengen. Fietsdiefstallen worden echter zelden gemeld.

"Er worden er maar heel weinig gemeld, en van degenen die worden gemeld, hoeveel worden er teruggestuurd?" Er zijn heel wat redenen waarom burgers een fietsdiefstal niet melden:

- Burgers zijn zich er niet altijd van bewust dat zij zich voor dit soort acties tot de politie kunnen wenden;
- Burgers denken of vrezen dat dit geen prioriteit is voor de politie;
- De burgers hebben het gevoel dat de politie er niets aan kan doen; in een Lokale enquête waarin aan de burgers gevraagd wordt naar redenen waarom er niet wordt aangegeven: *"We gaan de fiets toch niet terugvinden"*;
- Burgers vrezen vaak voor hogere verzekeringskosten;
- Aangifte doen van een gestolen fiets kost veel tijd: *"De tijd die het kost om aangifte te doen is soms langer dan de waarde van de fiets"*;
- De relatief lage kostprijs van een fiets betekent beperkte schade.

"Volgens mijn mening vinden we meer fietsen dan dat er aangiftes zijn".

"Het aantal zaken dat het parket de afgelopen zes jaar heeft ontvangen, ligt immers veel lager dan de cijfers die naar voren komen uit de slachtofferenquêtes bij de bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Het dark number heeft repercussies op de ophelderingsgraad, maar evenzeer op de beeldvorming die de politie hanteert in de aanpak van het fenomeen: *"Het dark number is problematisch omdat de politie op die manier ook over geen informatie beschikt, over bepaalde modi operandi die je niet kent"*.

Anderzijds wordt gesteld dat er meer aangiftes zijn omwille van:

- Fietsen zijn duurder, en worden vaak verzekerd. De verzekeringsmaatschappijen eigen een aangifte van diefstal bij de politie om de verzekerde te vergoeden;
- Omdat mensen meer mobiel zijn met de fiets;
- Er zijn veel laagdrempelige mogelijkheden om aangifte te doen, zoals "Police on web", waarbij iemand online aangifte kan doen zonder zich fysiek te moeten verplaatsen;
- *"De toegang tot de police on web is echter afhankelijk van de IT-capaciteit"*.

Vanuit het oogpunt van de politie: *"Police on web is niet het beste platform, ik vergelijk het met een venster dat je opent en de mensen gooien allerlei zaken naar binnen: ze plakken er zelf een kwalificatie op en schrijven iets in het tekstblok"*. Dit vergt vaak achteraf veel hercodering van de politie.

3.4 Preventie van fietsdiefstal

3.4.1 In het algemeen

"Er zijn meer fietsen, de gemiddelde prijs van een fiets stijgt, terwijl de technische preventieve maatregelen relatief dezelfde zijn gebleven, zoals sloten".

Fietsdiefstal is gemakkelijk te plegen en weinig antidiefstalsystemen zijn doeltreffend genoeg om deze diefstal te voorkomen. Wat de preventie in het algemeen betreft, hebben de deelnemers het gevoel dat er op dit gebied weinig gebeurt, dat er weinig innovatie is.

Zij merken echter op dat er enkele cruciale zaken zijn aangaande preventie, zoals de registratie (wat later wordt besproken). Zij wijzen ook op de behoefte aan een goede fietsstallingsinfrastructuur. Hét perfecte slot

bestaat niet maar een goed slot – zelfs meerdere sloten – wordt aangewezen. De beveiliging van de fiets staat in het teken van een tijds vertragend aspect: het moet de dief zo lastig mogelijk worden gemaakt in termen van tijd zodat iemand merkt dat er verdachte gedragingen worden gesteld.

Ook de verantwoordelijkheid van de burger wordt beklemtoond. Soms is het de burger die "onvoorzichtig" is: *"Ik stal mijn fiets voor een huis en ga snel naar binnen om hallo te zeggen. Na 5 minuten, is mijn fiets weg"*. Burgers moeten hun fietsen altijd op slot zetten en ervoor zorgen dat ze geen gemakkelijke prooi worden voor dieven.

Een van de belangrijkste adviezen betreft de identificatie en registratie van de fiets: *"Als er een duidelijke boodschap aan de burger is, dan is het deze: je moet een fiets kunnen identificeren, met een nationaal nummer erop gegraveerd, want als politie moet je dat kunnen koppelen aan de fiets die je aangeeft. Dit is echt belangrijk"*.

Wanneer mensen een klacht indienen, hebben zij meestal weinig informatie over hun (motor)fiets. De beschrijving van de gestolen fiets is vaak erg complex of vaag, zoals *"Een zwarte damesfiets van merk X"*. Ook werd opgemerkt dat deze omschrijving - al dan niet op het moment van indiening van de klacht - vaak zeer subjectief is. Terwijl de eigenaar de fiets beschrijft als een zwart-witte fiets, kan de politie de fiets beschrijven als een zwarte fiets. Dit bemoeilijkt het proces van opheldering en koppeling van de fiets aan de eigenaar. In sommige zones worden burgers aangeraden een paspoort of een (al dan niet digitaal) dossier voor hun fiets op te maken. Het bevat een foto van de fiets, het merk, de belangrijkste kenmerken, de naam, de achternaam en de contactgegevens van de eigenaar.

3.4.2 Communicatie, informatie en bewustmaking

"Een belangrijke boodschap is dat wij als politie dit fenomeen niet verwaarlozen, dat fietsdiefstal een fenomeen is als alle andere".

Er leeft een 'verkeerde' perceptie dat de politie niet bezig is met dit fenomeen en dit moet vanuit communicatief oogpunt worden 'rechtgezet'. Veel zones zetten sterk in op communicatie, informatie en bewustmaking van hun burgers door middel van folders, flyers, lokale tijdschriften/kranten, sociale media, een website, een platform, enz. De (terug)gevonden fietsen worden veelvuldig gecommuniceerd, om de volgende redenen: *"We stellen de teruggevonden fietsen tentoon om de mensen te laten zien dat het kan werken, dat er succesverhalen zijn"*. Ook de aanwezigheid van de politie bij lokale evenementen is cruciaal, zoals een zonale Veiligheidsdag, open dagen van de gemeente/stad of de politie, een markt... Ook wordt gebruik gemaakt van borden met boodschappen zoals *"Pas op, fietsendieven aan het werk"*, en van acties waarbij burgers bewust worden gemaakt van het feit dat hun fiets diefstalgevoelig is: *"Pas op meneer, uw fiets stelen is eenvoudig"*.

In bijna alle interviews wordt het communiceren, informeren en sensibiliseren aangegeven als erg belangrijk op het vlak van preventie. Dit heeft verschillende doelen: het stimuleren van de aangiftebereidheid, het stimuleren tot registreren van de fiets en het communiceren over de (terug)gevonden fietsen. Dit laatste dient enerzijds als oplossing van het perceptieprobleem maar anderzijds ook ter opheldering van (terug)gevonden fietsen. Zo worden frequent foto's van fietsen op een website/platform gezet en krijgen burgers de mogelijkheid om na te gaan of hun gestolen fiets er tussen staat.

3.4.3 Het begint allemaal met de registratie

"Er is niets frustrerender dan gestolen fietsen terugvinden en ze niet aan hun eigenaars kunnen teruggeven".

Een geregistreerde fiets is van cruciaal belang bij het ophelderingsproces. Als een fiets wordt gevonden - gestolen of niet - en deze niet kan worden geïdentificeerd, is het moeilijk de fiets aan de rechtmatige eigenaar terug te geven. Het ontbreken van registratie bemoeilijkt de teruggave dan ook in hoge mate, want *"wat doe je als je een aantal fietsen vindt, in een pakhuis of een kelder, je vindt 20 fietsen maar ze zijn niet gemerkt of er is geen klacht ingediend?"*

Registratie is belangrijk, maar er zijn enkele bedenkingen, zoals het feit dat het geen sterk afschrikkend effect heeft. De dief zal niet afzien van het stelen van een fiets omdat hij gemarkeerd is. Een van de grootste problemen is echter de versnippering van de informatie. Er is een versnippering van registratiesystemen, die door de respondenten wordt bekritiseerd. Er worden veel verschillende initiatieven genoemd, zoals MyBike.brussels en BikeBank, wat niet bevorderlijk is voor een supra-lokale aanpak. Er doen zich vaak

operationele problemen voor wanneer fiets X in stad X is geregistreerd en door stad Y niet kan worden gevonden of geïdentificeerd omdat een ander registratiesysteem wordt gebruikt.

"Als de overheid een soort DIV¹³ voor fietsen zou creëren en alles in die database zou stoppen, zou je een efficiënt systeem hebben. Zo niet, dan krijg je een heleboel systemen die niet meer met elkaar communiceren en dat is natuurlijk niet goed".

In de interviews worden twee vormen van registratie genoemd. Enerzijds is er de registratie door middel van het Nationaal Registernummer (NR), gelinkt aan het rijksregisternummer. Volgens de geïnterviewden is dit om verschillende redenen een goede en succesvolle registratiemogelijkheid. Het is bovendien een eenvoudig en efficiënt systeem. Het feit dat elke politiemedewerker het systeem kent en weet in welke databank hij moet zoeken wanneer een fiets wordt gevonden, is een van de grootste voordelen. Het is een gratis dienst die ter beschikking van de burger wordt gesteld. Bovendien wordt het beschouwd als meer dan een markering, het is ook een moment van sociaal contact waarop verder preventief advies wordt gegeven. De registraties vinden plaats op specifieke markeringsmomenten waar burgers terecht kunnen, zoals de wekelijkse marktdag, school, veiligheidsdag, opendeurdagen...

Er zijn echter ook een aantal kanttekeningen, zoals het gebrek aan duidelijkheid over het doel. Burgers begrijpen niet altijd waarom ze hun fiets moeten registreren: *"Als je niet bij de politie werkt, weet je niet hoe een aangifte werkt en weet je niet dat een registratienummer de enige echt effectieve manier is om de fiets in het centrale bestand als gestolen aan te geven"*. Afgezien van het doel, weet men niet altijd waar deze fietsregistraties plaatsvinden en op welk tijdstip. De mogelijkheid om zich te laten registreren is niet overal aanwezig, wat een ongelijke aanpak van fietsdiefstal impliceert. Het registreren van de fiets zou ook te veel inspanning van de burgers vergen: *"Je moet het in hun schoot werpen, het moet laagdrempelig zijn of ze doen het niet"*. *"Ik denk dat niemand eigenlijk weet dat dit gratis is"*, is een andere kanttekening. *"En wat als de fiets wordt doorverkocht?"* is de volgende kritische vraag die vaak wordt gesteld. Als de fiets wordt verkocht, krijgt de nieuwe eigenaar een fiets met het nationale nummer van de vorige eigenaar. In sé zou de verkoop van de fiets moeten worden geregeld door middel van een document, een contract, maar in werkelijkheid gebeurt dit zelden. Een andere reden waarom burgers niet geneigd zijn een nationaal nummer (gelinkt aan het rijksregisternummer) op hun fiets te zetten, heeft betrekking op de *"openbaarmaking"* en privacy van persoonsgegevens

"De registratie is een succes, maar als je dat vergelijkt met het totale aantal fietsen dat er is, is het maar een klein percentage." Wat we vaak zien is dat specifieke groepen hun fiets laten registreren: *"Het is niet echt een groot succes, het zijn vaak de kinderen die hun fiets laten graveren, maar een fietser met een dure fiets is niet erg geneigd om dat te doen."*

3.4.4 Nationaal Registernummer of uniek kadernummer?

"In elk geval, het feit dat de fiets identificeerbaar is, is het meest efficiënte middel als er een fiets wordt teruggevonden".

Het feit dat een fiets geregistreerd is, is van primordiaal belang. De voor- en nadelen van beide systemen worden belicht:

Voordelen van registratie met behulp van het Nationaal Registernummer (NR):

- NR legt een direct verband met de identiteit van de eigenaar;
- Dit is een gebruikelijke 'goede' praktijk die bij de politie gekend is;
- De politie heeft onmiddellijk toegang tot deze database;
- Heel eenvoudig systeem;
- Het NR is een uniek nummer;
- Het functioneert goed: *"Geen ander nummer nodig want de procedure van het NR werkt goed, natuurlijk moet iedereen gesensibiliseerd worden en iedereen moet ook zin hebben om het nummer er in te zetten natuurlijk"*;
- Het is een vertrouwd systeem: *"Voor de burger moet het eigenlijk eenvoudig zijn en juist daarom houden wij vast aan het oude systeem, anders zou het een soep worden"*;

¹³ DIV : Directie Inschrijving van Voertuigen

- *"Het opzetten van een nieuw systeem vergt veel middelen en overeenkomsten met verschillende partners, dus NR is het eenvoudigst".*

Maar :

- *"Dat is een systeem van de jaren stillekes hé";*
- Sommige lokale gebieden/overheden doen dit, andere niet. Een nationale aanpak door de regering is wenselijk;
- In theorie moet een document worden opgesteld en ondertekend wanneer een fiets wordt verkocht. In de praktijk gebeurt dit bijna nooit;
- Er bestaat terughoudendheid om het nummer van het nationale register te vermelden omdat dit bepaalde risico's met zich meebrengt: *"Als ze je NR hebben, staat er een deur open voor informatie, het is geen goed systeem - risico van fraude/misbruik van vertrouwen..."*;
- Het graveren van een fiets kan schade veroorzaken;
- Graveren of markeren (graveren, stickers, enz.) wordt niet altijd op prijs gesteld.

Volgens een aantal respondenten is een uniek framenummer te verkiezen boven registratie aan de hand van het nationale register nummer: *"Dit unieke nummer is veel interessanter voor het moment waarop ik mijn fiets doorverkoop"*.

Er rijzen vragen aangaande het registratiesysteem: Wat is een uniek nummer? Wie maakt dit nummer (politiezone, handelaar...)? Wie voedt de database? Zal het correct gedaan worden? Wie houdt de gegevensbank bij?

Voor veel geïnterviewden is een nationale aanpak van de kant van de overheid wenselijk: *"Het is waar dat een nationaal systeem de voorkeur verdient boven elk politiekorps met zijn eigen gegevensbank"*. Dit is in overeenstemming met de hierboven vermelde versnippering. Voor veel bevrageden moet de beheerder van dit uniforme nummeringssysteem een overheidsorganisatie zijn die erop toeziet dat alles in overeenstemming is met de wettelijke voorschriften en GDPR-proof is. Bovendien moeten de gegevens, in de gegevensbank altijd accuraat en actueel zijn, en zou er moeten toegang worden verleend aan de rechtshandavingsinstanties.

3.5 Enkele toevoegingen

3.5.1 De aanpak door de politie

De politiediensten die in deze studie werden geïnterviewd, moedigen mensen sterk aan aangifte te doen en zich te registreren. Een goed proces-verbaal, met zo veel mogelijk informatie, is belangrijk voor een succesvol politieonderzoek. Politieonderzoeken op het gebied van fietsdiefstal zijn in hoofdzaak gebaseerd op klachten of aangiften van burgers. De beschikbare informatie wordt in kaart gebracht door middel van fietsdiefstallencartografie en hotspotanalyses die als basis dienen voor patrouilles op kritische locaties, tijdstippen, enz. Naast deze specifieke acties zijn er ook algemene observaties waarbij mensen worden aangehouden als zij verdachte handelingen verrichten. Er vinden ook gerichte acties plaats, bijvoorbeeld op een rommelmarkt, een tweedehandsmarkt, een garageverkoop, enz. De politie zoekt niet alleen offline naar informatie, maar ook online, bijvoorbeeld op tweedehands websites.

Het gebruik van lokfietsen - waarin een track- en tracesysteem is geïnstalleerd om daders op te sporen - wordt besproken. Op die manier kan de politie de fiets opsporen als hij wordt gestolen. Deze aanpak wordt gezien als efficiënt en effectief - wat betekent dat dit tot opheldering leidt - maar er zijn veel bedenkingen. In de eerste plaats is het gebruik van lokfietsen aan bepaalde voorwaarden gebonden: er moet worden aangetoond dat er een probleem bestaat. De medewerking van het parket is voor de inzet van lokfietsen vereist omdat het onder de BOM-wetgeving¹⁴ valt. Het gebruik van lokfietsen moet proportioneel en subsidiair zijn, want: *"Deze maatregelen zijn bedoeld voor de zware georganiseerde misdaad en fietsdiefstal voldoet helemaal niet aan deze eisen"*. Dit verzoek betreft een complexe procedure waarbij overtreders alleen op heterdaad kunnen worden betrapt, aldus de bevrageden. *"Sommige procureurs zijn bereid dit te doen, andere niet"*. Bovendien vereist deze procedure aanzienlijke kennis omdat het een specifiek onderwerp betreft. Er is heel wat capaciteit nodig: *"Je moet een serieus dispositief opstellen"*. Het is arbeidsintensief en vergt onmiddellijke reactie, wat soms impliceert dat dit avond- of nachtwerk is. Als de fiets niet teruggevonden wordt, genereert dit ook wel

¹⁴ BOM-wetgeving : De bijzondere opsporings- en onderzoeksmethoden
https://www.ejustice.just.fgov.be/cjoi/loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2003010634&table_name=wet [13/06/2022]

een kostprijs. De technologie is tot slot niet altijd accuraat omdat er problemen zijn met de ontvangst van de signalen op precieze plaatsen.

Het ophelderingspercentage is laag om verschillende redenen: het is vaak geen prioriteit voor de politie, er wordt vaak weinig geïnvesteerd (inzake politiecapaciteit) en een fietsdiefstal levert weinig sporen op. Informatie vanuit het publiek is van cruciaal belang, zoals foto's van de fiets, een gedetailleerde beschrijving, een markering... Het gebruik van camerabeelden is zeer belangrijk bij het oplossen van misdrijven: "*Het overgrote deel van de opgeloste misdrijven is te danken aan de camera*". Gestolen of gevonden fietsen worden door de politie op sociale media geplaatst in de hoop dat potentiële slachtoffers zullen reageren en de fiets als hun gestolen fiets zullen aangeven. Als er een link is tussen de fiets en de eigenaar (slachtoffer), geeft dat veel voldoening: "*We proberen zoveel mogelijk op te helderen en wij merken wel als we fietsen kunnen teruggeven, dat mensen heel blij zijn*".

3.5.2 Aanpak van het Openbaar Ministerie

Het aantal gevallen van fietsdiefstal dat het parket bereikt, is niet erg hoog, wat gedeeltelijk te verklaren is door het dark number en het hoge aantal processen-verbaal met onbekende daders. Er zijn echter een aantal elementen die ervoor zorgen dat de zaak door het Openbaar Ministerie zal worden behandeld: de identificatie van de dader, de georganiseerde aard en de schade. In veel interviews zeggen politiemedewerkers dat zij niet weten welke afdeling van het Openbaar Ministerie bevoegd is en verwijzen de onderzoekers door naar Openbaar Ministerie om deze vraag te beantwoorden.

Het Openbaar Ministerie heeft een actieplan met een aantal prioriteiten. Fietsdiefstal hoort daar over het algemeen niet bij. In sommige gevallen wordt vervolging bemoeilijkt, zoals bij personen zonder geldige verblijfsvergunning, die worden doorverwezen naar de betrokken diensten, die een bevel uitvaardigen om het land te verlaten.

3.5.3 Benadering door de Rechtbanken van eerste aanleg

Diefstallen die voor de rechtbank van eerste aanleg komen, zijn doorgaans feiten waarbij de dader bekend is. Het profiel van de dader varieert. Soms is het een "overlever"-profiel en niet noodzakelijk een georganiseerde dader. Daders zijn vaak niet in staat om het slachtoffer te betalen.

Opvallend is dat slachtoffers vaak naar de zitting komen: "*Je ziet ze heel vaak als er iets gestolen is, zoals bij een fietsdiefstal of een woninginbraak; de slachtoffers komen dan zitten om de schade op te nemen. Terwijl andere misdaden, soms ernstig, ver van hun bed zijn*";

4 Conclusies

De analyse van bestaande studies en statistieken en het onderzoek van Vias institute in 2021, zoals hier samengevat, laten een solide beeld zien. De fiets is geen voorwerp als ieder ander en maakt deel uit van mobiliteitsoplossingen en het sociale leven in het algemeen. Maar een belemmering voor een groter gebruik van de fiets is het feit dat deze nogal sterk aan diefstal onderhevig is. Zo bedroeg het aantal mensen dat aangifte deed van fietsdiefstal in 2020 iets minder dan 25.000 in België. Op basis van een aantal interviews werd in deze studie het probleem van diefstal en de manier waarop het wordt/moet worden aangepakt in kaart gebracht. De belangrijkste bevindingen worden samengevat.

In de eerste plaats is er een perceptieprobleem: burgers denken dat de politie fietsdiefstal niet altijd ernstig neemt. Dit is ten dele te wijten aan het ontbreken of het gebrek aan goede en accurate communicatie over de preventie van fietsdiefstal. Een gemeenschappelijke strategie en samenwerking tussen de verschillende diensten en autoriteitsniveaus zijn van essentieel belang voor een grotere doeltreffendheid. Een globale visie ontbreekt, hetgeen bijdraagt tot het perceptieprobleem; coördinatie op nationaal niveau is wenselijk. Een nationaal registratiesysteem verdient de voorkeur boven een eigen gegevensbank bij elk politiekorps.

Bovendien is het verschijnsel geen prioriteit in de meeste zonale veiligheidsplannen, noch in de beleidsplannen van het Openbaar Ministerie. Dit leidt tot een ongelijke aanpak van het probleem. De ene lokale entiteit (zone) geeft er dan ook meer middelen aan en wenst er in te investeren terwijl dit in andere lokale entiteiten niet het geval is. Het gevoel leeft dat dit probleem niet altijd 'au sérieux' wordt genomen. Het gegeven dat fietsdiefstal nauwelijks in de media wordt geproblematiseerd, zorgt ervoor dat dit probleem vaak naar de achtergrond verdwijnt, terwijl de fiets als belangrijk onderdeel van het maatschappelijke leven wordt beschouwd.

Naast een probleem van perceptie met betrekking tot fietsdiefstal, is het ook een fenomeen dat wordt onderschat. Zo is er sprake van een hoog dark number, waarbij meer fietsen worden gestolen dan er daadwerkelijk worden aangegeven. Als er geen aangifte wordt gedaan, kunnen de teruggevonden/gestolen fietsen niet aan hun eigenaars worden gekoppeld, wat gevolgen heeft voor het ophelderingspercentage. Het dark number wordt in kleine mate afgezwakt door het feit dat vaker duurdere fietsen worden gestolen die wel worden geregistreerd, aangegeven en vaak leiden tot opheldering. Het dark number impliceert dat er weinig gegevens bekend zijn wat er ook toe leidt dat de politie geen accuraat beeld heeft. De bereidheid om fietsdiefstallen te melden moet zoveel mogelijk worden aangemoedigd.

Een eerste cruciaal element van preventie is het voldoende informeren en bewust maken van de burgers. Geïnterviewden bevelen aan om een nationale communicatiecampagne te lanceren (zoals de Flitsmarathon, BOB) waarin burgers worden aangemoedigd aangifte te doen van fietsdiefstal, hun fiets te registreren en zoveel mogelijk 'tips & tricks' te krijgen over hoe ze hun fiets kunnen beveiligen.

Bovendien is het veel te eenvoudig om een fiets te stelen. Er bestaat geen perfect slot. Sommigen bevelen aan om verschillende sloten te installeren, wat niet eenvoudig is voor de gebruiker. Er is weinig innovatie als het gaat over fietsbeveiliging. Een van de belangrijkste aspecten bij fietsdiefstal is het tijdsaspect: hoe beter de fiets is beveiligd, hoe langer de dief bezig is om de fiets te stelen; het risico om de verdenking van burgers of politie te wekken wordt dus groter en de dief zal het waarschijnlijk na een tijdje opgeven.

Het is zeer belangrijk dat de fiets wordt gemerkt/geregistreerd, zodat hij aan de eigenaar kan worden teruggegeven. Maar er is een versnippering van openbare en particuliere registratie-initiatieven, wat tot operationele moeilijkheden leidt. Daarom wordt aanbevolen te zorgen voor coördinatie, met één registratiesysteem dat een consistente aanpak op nationaal niveau garandeert.

De registratie van de fiets met het nationale registratienummer (gekoppeld aan het rijksregister) heeft zowel voor- als nadelen. Een uniek framenummer krijgt vaak de voorkeur boven het nationale nummer, hoewel velen ook een combinatie wenselijk vinden. Het registratiesysteem moet een toegevoegde waarde hebben ten opzichte van het bestaande, het moet in overeenstemming zijn met de GDPR, het moet eenvoudig, toegankelijk en gratis zijn... Informatie moet altijd nauwkeurig worden ingevoerd en moet gemakkelijk toegankelijk zijn voor de politie. In het geval van een framenummer is het inschakelen van de fabrikant een oplossing, maar dit vereist een totaalaanpak.

Naast inspanningen om de aangifte- en registratiebereidheid te stimuleren, brengt de politie ook het fenomeen in kaart, analyseert zij hotspots, enz. zodat zij actie kan ondernemen of gericht kan patrouilleren. Algemene waarnemingen tijdens dagelijkse patrouilles of concrete acties zoals die op een rommelmarkt, vlooiemarkt of

garageverkoop vinden zowel online als offline plaats. Als er medewerking is van het Openbaar Ministerie - wat niet vanzelfsprekend is omdat dit aan heel wat voorwaarden onderhevig is – wordt soms een lokfiets ingezet.

De identificatie van de dader, een georganiseerde dader en de waarde van de fiets zijn de doorslaggevende factoren waarom zaken al dan niet worden vervolgd op het niveau van het Openbaar Ministerie. De vervolging van fietsdiefstal is vaak geen prioriteit voor het Openbaar Ministerie. De politie heeft niet altijd zicht op de aanpak van het Openbaar Ministerie. Op het niveau van de rechtbank gaat het doorgaans over zaken met een bekende dader, die vaak niet over de middelen beschikt om de slachtoffers een schadevergoeding te betalen.

Ten slotte is het opvallend dat slachtoffers van fietsdiefstal vaak aanwezig zijn tijdens de zitting om de schade te verhalen. De betrokkenheid van het slachtoffer bij fietsdiefstal is vaak groter dan bij andere strafbare feiten.

5 Bibliografie

BOM-wetgeving : De bijzondere opsporings- en onderzoeksmethoden. Retrieved from: https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2003010634&table_name=wet [13/06/2022]

Cijfers en trends. Retrieved from: <https://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/cijfers#bronnen> [14/06/2022]

Criminaliteitsstatistieken tendenzen. DRI-BIPOL. Retrieved from: http://www.stat.policefederale.be/assets/pdf/notas/tendensen_TRIM2_2019_2020_PCS.pdf [23/02/2021]

Mobiliteit in Brussel: opgelet voor fietsdiefstal. Retrieved from: <https://bps-bpv.brussels/nl/mobiliteit-brussel-opgelet-voor-fietsdiefstal> [13/01/2022]

Moniteur de sécurité 2008-2009. Retrieved from: https://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2008_2009/notes/manuel_2008.pdf - blz. 4 [04/06/2022]

Note méthodologique Statistiques policières de criminalité. Retrieved from: https://www.stat.policefederale.be/assets/pdf/methodologie/note_methodologique_SPC_generale.pdf [30/05/2022]

Personenvervoer: fiets. Retrieved from: <https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/personenvervoer/fiets> [27/04/2022]

Politiecriminaliteitsstatistieken. DRI-BIPOL Retrieved from: <http://www.stat.policefederale.be/index-nl.html> [25/02/2021]

Veiligheidsmonitor 2018. DRI-BIPOL. Retrieved from : http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2018/reports/Grote_tendensen_Analyses_VMS2018.pdf [11/03/2021]



Vias institute

Haachtsesteenweg 14051130
Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be