

**Plan van aanpak fiets-
diefstal stadsdeel Oost**
- voorlopige resultaten
van de eerste fase -

Amsterdam, 24 juni 1993
Van Dijk, Van Soomeren en Partners
Han Bruinink
m.m.v. Martin van der Gugten

van dijk, van soomeren en partners

Van Dijk, Van Soomeren en Partners BV
KvK Amsterdam nummer 176.766
Van Diemenstraat 410 - 412, Amsterdam
postadres Mariotteplein 9, 1098 NW Amsterdam
tel: 020 - 625 75 37, fax: 020 - 627 47 59

Probleemanalyse

Als we spreken over fietsdiefstal in Oost, waar hebben we het dan over? Hieronder volgen enkele 'rake' constateringingen.

Uit onderzoek¹ van de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam (DRO) blijkt, dat van de inwoners van 12 jaar en ouder in Oost (in totaal ongeveer 28.900) jaarlijks 37% slachtoffer wordt van fietsdiefstal. Uit hetzelfde onderzoek valt op te maken, dat van alle slachtoffers van fietsdiefstal in de agglomeratie Amsterdam 58% jaarlijks 1 fiets kwijt raakt en 42% jaarlijks gemiddeld zo'n 2,5 fiets. Wanneer we deze gegevens vertalen naar Oost, dan komen we tot de volgende schrikbarende cijfers:

Aantal slachtoffers (12 jaar en ouder):	10.693
- waarvan enkelvoudig:	6.202
- waarvan meervoudig:	4.491

Aantal ontvreemde fietsen ($6.202 \times 1 + 4.491 \times 2,5$):	17.430
--	--------

In totaal worden er jaarlijks dus 17.430 fietsen gestolen van inwoners van Oost, wat neerkomt op zo'n 48 fietsen per dag!

Uit het onderzoek van de DRO blijkt verder, dat van alle gestolen fietsen in Oost 53% op straat bij de woning en 7% vanuit de berging of de woning gestolen wordt. De overige gestolen fietsen (40%) verdwijnen of elders in de buurt of buiten Oost. In absolute aantallen ontstaat het volgende beeld.

Aantal gestolen fietsen:	
- bij de woning (op straat):	9.238
- vanuit de woning of berging:	1.220
- elders (in of buiten Oost):	6.972

Wanneer we naast bovenstaande cijfers de politiecijfers leggen, dan tekent zich een wel heel groot contrast af. Uit de aangiftecijfers van fietsdiefstal van de twee wijkteams in Oost (Linnaeusstraat en 's Gravesandeplein) kan namelijk worden opgemaakt, dat gemiddeld maandelijks zo'n 15 aangiften worden geregistreerd². Op jaarbasis betekent dat dus ongeveer 180 geregistreerde aangiften van fietsdiefstal in stadsdeel Oost. Dit betekent dat van de 17.430 ontvreemde fietsen per jaar slechts iets meer dan 1% geregistreerd staat bij de politie! Een onwaarschijnlijk laag percentage. Indien daarnaast nog bedacht wordt dat de politie een ophelderingspercentage van gestolen fietsen heeft dat schommelt rond de 4%, dan worden (afgezien van die enkeling die zelf zijn gestolen fiets terugvindt) van de 17.430 fietsen er 7 door de politie terugbezorgd, oftewel 0,04%!

1 Vervolgonderzoek mogelijk fietsgebruik in de agglomeratie Amsterdam, DRO Sector Verkeer en Vervoer, juni 1992.

2 Het betreft hier nagenoeg alleen aangiften van gestolen fietsen waarvan de eigenaar de postcode had ingegraveerd of het framenummer nog wist. Overige aangiften worden nauwelijks geregistreerd.

Doelstellingen

In het "meerjarenplan Amsterdam op de fiets 2000" staat in een viertal varianten het fietsbeleid voor de gemeente Amsterdam uitgestippeld. Daarbij wordt conform het Masterplan Fiets uitgegaan van een vijftal speerpunten, waaraan streefbeelden zijn gekoppeld wat de gemeente Amsterdam verwacht te bereiken in de periode tot het jaar 2000. Een van deze speerpunten (speerpunt 5) behelst fietsdiefstalpreventie. Ten aanzien van het streefbeeld wordt gesteld, dat "het aantal fietsdiefstallen in het jaar 2000 substantieel is afgenomen ten opzichte van 1990". Met substantieel wordt vervolgens bedoeld een vermindering van fietsdiefstallen met 25%.

Met de prioriteit die Oost momenteel aan fietsdiefstalpreventie geeft, is het wenselijk en moet het ook mogelijk zijn het bovenstaande streefbeeld in een aanzienlijk korter tijdsbestek te halen.

De **hoofddoelstelling** van het project fietsdiefstalpreventie in Oost is dan ook conform de doelstelling van het de gemeente Amsterdam, namelijk

Het terugdringen van fietsdiefstal in stadsdeel Oost met tenminste 25%.

Als **subdoel** kan nog worden aangemerkt:

- Het creëren van voldoende fietsdiefstalpreventieve stallingsvoorzieningen.

Gezien hoofddoelstelling en subdoel kan het volgende worden opgemerkt.

- De minimaal 25% reductie in het aantal fietsdiefstallen dient binnen twee jaar na aanvang van het project gerealiseerd te zijn. Wanneer eind 1993 met de uitvoering van het plan van aanpak kan worden begonnen, dan moet eind 1995 het gestelde doel bereikt zijn.
- De vermindering van 25% in het aantal fietsdiefstallen heeft alleen betrekking op fietsdiefstallen bij de woning en vanuit de woning. Van fietsdiefstal buiten Oost mag wel een reductie worden verwacht, maar (nog) niet in genoemde mate.
- Eind 1995 dienen er in Oost voldoende fietsdiefstalpreventieve stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn. Het aantal buiten de fietsenrekken geplaatste fietsen moet dan met minstens 50% zijn afgenomen. Indien er behoefte is aan nieuwe buurtstallingen, dan dient binnen de gestelde periode minstens één nieuwe buurtstalling gerealiseerd zijn. De bestaande buurtstallingen dienen gehandhaafd te blijven, mits er sprake is van een acceptabele bezetting (minstens 50%). Indien dat niet het geval is, mag de stalling eventueel worden opgeheven, waarbij als voorwaarde geldt dat voor iedere gebruiker van die stalling een (door deze gebruiker goed bevonden) alternatieve binnenstalling voor in de plaats komt.

Maatregelen

Analyse fietsdiefstalproblematiek

Alvorens maatregelen in te zetten, dient de fietsdiefstalproblematiek helder te zijn. De gegevens die voorhanden zijn (zie o.a. paragraaf 2) zijn te summier om het maatregelenpakket op af te stemmen. Meer informatie is nodig over kenmerken van fietsdiefstal (stond de gestolen fiets vast aan een object, met welk slot, wanneer gestolen etc) en over de stallingscapaciteit en -behoefte (hoeveel buurtstallingen zijn er, hoeveel vraag is er bij bewoners naar, hoeveel bewoners stallen momenteel hun fiets in de buurtstalling, hoeveel fietsen staan er naast de fietsenrekken etc). Voor het achterhalen van deze gegevens (die tevens als nulmeting dienen) zal een **Schouwgroep Fiets** ingesteld worden. Taken van deze schouwgroep zijn:

- het verrichten van diverse tellingen;
- het noteren van fietswrakken (waarna reinigingspolitie snel in actie komt);
- het aangeven van potentiële lokaties van fietsenstallingen;
- het verspreiden van informatie over fietsdiefstalpreventie en het fietsdiefstalproject;
- het verspreiden van vragenlijsten onder bewoners tbv de analyse.

De schouwgroep dient te bestaan uit een coördinator en twee personen die het 'straat'werk verrichten. Het is op dit moment nog niet duidelijk of de personele capaciteit (niet alleen voor de schouwgroep, maar ook voor de verwerking van de vragenlijsten) door het stadsdeel geleverd kan worden.

Met het starten van de schouwingen wordt gelijk het project fietsdiefstalpreventie feestelijk ingeluid, waarbij de media niet mag ontbreken. De schouwing dient na twee jaar nog een keer te worden herhaald om het effect van het project te meten.

PRIORITEIT: ZEER HOOG

Bijplaatsen fietsenrekken

Deze maatregel is ongetwijfeld nodig, maar in welke mate kan nog niet goed worden aangegeven. Momenteel vindt een vergelijkend warenonderzoek naar fietsenrekken en -standaards plaats door TNO, de Consumentenbond en de ENFB. De rekken en standaards worden onder andere beoordeeld op de mate waarin bescherming tegen fietsdiefstal wordt geboden. De resultaten van het onderzoek zullen medio 1993 worden gepresenteerd. Hierdoor kan het project dus eventueel inspelen op de aanbevelingen uit het onderzoek. De verwachting is overigens niet dat de Amsterdamse rekken slecht uit de test naar voren zullen komen.

Het bijplaatsen van fietsenrekken kan ook gestimuleerd worden door meer bekendheid te geven aan bewoners(-organisaties) dat zij een verzoek kunnen indienen om een fietsenrek te plaatsen.

PRIORITEIT: ZEER HOOG

Buurtstallingen

Uit het marktonderzoek naar buurtstallingen in Amsterdam (juli 1988) blijkt, dat er 9 buurtstallingen in Oost bekend zijn. Of dat aantal juist is en hoeveel het er momenteel zijn, is niet bekend.

Het belang van de buurtstallingen is al bij de (sub)doelstelling aan de orde gekomen. Indien er reële behoefte bestaat aan extra buurtstallingen, moeten deze er komen. Daarbij zal onder andere een beroep gedaan moeten worden op woningbouwverenigingen en particuliere huizenbezitters om begane grondruimte vrij te maken en te verhuren (tegen normale (woon)huur) als buurtstalling. De gemeente

Amsterdam is momenteel in onderhandeling om het beheer van (nieuwe) buurtstallingen onder te brengen bij één stichting³. Hierdoor wordt uniformiteit gekregen en kunnen de exploitatiekosten worden gedrukt.

PRIORITEIT: ZEER HOOG

Voorlichting

Deze maatregel mag in geen geval ontbreken. Belangrijk is dat de voorlichting inspeelt op de situatie in Oost. De uitkomst van de enquête zal dan ook mede bepalend zijn waar de voorlichting zich op moet richten.

Voorlichting kan verder gegeven worden over de (lokatie van) buurtstallingen.

De eerste voorlichtingsronde zal gelijktijdig plaatsvinden met de activiteiten van de schouwgroep, de tweede nadat de uitkomsten van de enquête bekend zijn.

Het is zinvol om in de buurtkrant van Oost, dat 4 maal per jaar verschijnt, een vaste rubriek op te nemen waarin de voortgang en de ontwikkelingen ten aanzien van het fietsdiefstalproject wordt beschreven.

PRIORITEIT: HOOG

Stallingsmogelijkheden op drukke punten (metrostations, winkelconcentraties)

Er zijn momenteel niet veel fietsparkeervoorzieningen bij het metrostation Wibautstraat in Oost. Ook vallen er weinig losstaande fietsen te bespeuren. De behoefte aan stallingsvoorzieningen is klaarblijkelijk niet zo groot en rechtvaardigt geen (bewaakte) stalling. Wanneer in de toekomst het metro/sneltramnet wordt uitgebreid, dan kan kan deze behoefte wel eens groter worden. Het is verstandig daar nu al wel rekening mee te houden. Te overwegen valt wel om bij het metrostation te experimenteren met de fietskluizen die de Centrale Stad in de aanbieding heeft.

De winkelconcentraties in Oost zijn of kleinschalig compact of grootschalig verspreid. De bezoekers komen er doorgaans voor de dagelijkse boodschappen en willen het liefst de fiets voor de winkeldeur kwijt. Het kenmerk is kortparkeren en de ervaring is dat bezoekers daar niet voor willen betalen. Gratis stallen, betaald door de middenstand, zou een oplossing kunnen zijn. De middenstand ziet echter nog steeds liever klanten met een auto dan met de fiets, zodat van een bijdrage van de middenstand niet veel verwacht mag worden. Het stadsdeel zal zich ten aanzien van winkelconcentraties derhalve meer moeten richten op het aanbieden van voldoende, gunstig verspreid liggende fietsenrekken. Uit het tellingenonderzoek van de schouwgroep zal moeten blijken, waar behoefte is aan extra stallingen.

PRIORITEIT: HOOG

Vereenvoudigde aangifteprocedure

Aangifte doen van fietsdiefstal kost veel tijd. Dat zou beter moeten kunnen. Gedacht kan worden aan aangifte-formulieren die verkrijgbaar zijn bij het politiebureau, vervolgens thuis kunnen worden ingevuld en portovrij kunnen worden opgestuurd. Het moet een ieder duidelijk zijn dat alleen aangifte kan worden gedaan indien framenummer bekend is of postcode en huisnummer zijn ingegraveerd (taak voorlichting).

PRIORITEIT: HOOG

Graveren fiets

Noodzakelijk voor het doen van aangifte. Het graveren is een taak van de politie en dient met enige regelmaat (1 keer in de maand) te worden uitgevoerd. Alleen

³ Zie organisatiemodel fietsstallingen in de gemeente Groningen.

materiaalkosten doorrekenen aan 'klant'.

PRIORITEIT: HOOG

Fietsbeugels in bergingen

Fietsdiefstal uit bergingen (en woningen) komt in 7% van de gevallen voor. Fietsendieven kan het lastiger gemaakt worden als de fietsen in de bergingen gezekeerd kunnen worden aan een vast ankerpunt. Huurders van woningbouwverenigingen die de beschikking hebben over een berging moeten er op attent gemaakt worden dat het aanbrengen van beugels in bergingen mogelijk is. De kosten van de beugels zouden voor rekening van de huurder kunnen komen, het plaatsen van de beugels voor rekening van de verhuurder. De beugels moeten voor een ieder verkrijgbaar zijn bij de fietswinkels in Oost. Hieraan moet breed bekendheid worden gegeven (voorlichting).

PRIORITEIT: HOOG

Bewaakte stallingen

De enige bewaakte (niet buurt)stalling is bij station Muiderpoort. De bezettingsgraad van die stalling is gemiddeld 60%, zodat daar geen behoefte is aan uitbreiding. Vooralsnog zijn er geen signalen die aangeven dat er elders behoefte is aan bewaakte (niet buurt)stallingen.

PRIORITEIT: GEMIDDELD

Benadering bedrijfsleven

Bedrijven met meer dan 50 werknemers moeten tegenwoordig een vervoersplan maken. Het openbaar vervoer en de fiets dienen daarbij gestimuleerd te worden. In principe zijn de kosten voor eventuele extra fietsvoorzieningen (denk aan douches, fietstalling/-rekken, bedrijfsfietsen) voor rekening van het bedrijf. Wanneer geen plaats meer is op het bedrijfsterrein voor fietsenrekken of stallingen, zou het stadsdeel autoparkeerplaatsen om kunnen zetten in fietsparkeerplaatsen (12 op de plek van 1). Ook cliënten kunnen daar dan gebruik van maken. Voorwaarde is wel dat de fiets veilig gestald kan worden (bijvoorbeeld in het zicht van portier of camera-bewaking).

Wellicht is het mogelijk om een bewaakte stalling te situeren nabij een cluster van werkgelegenheid. Het bedrijfsleven zou zo'n bewaakte stalling kunnen exploiteren. Hierover zijn nog geen gegevens bekend (draagvlak werknemers en werkgevers).

PRIORITEIT: GEMIDDELD

Verhoogde controle mogelijkheden, o.a. door stadswachten

Van deze maatregel (surveillances stadswachten (of politie) gericht op fietsdiefstalpreventie) mag niet te veel effect op het terugdringen van fietsdiefstal worden verwacht. Wel is een dergelijke maatregel vanuit voorlichtingsoogpunt interessant ("Meneer, als u uw fiets zo neer zet, is hij straks misschien weg" of "Mevrouw, dat slot van u krijgt mijn zoontje van vier nog wel open").

PRIORITEIT: GEMIDDELD

Bijplaatsen fietskluizen

De centrale stad gaat in heel Amsterdam 80 fietskluizen plaatsen. Ook Oost kan hierop aanspraak maken. Voor het terugdringen van het enorme aantal fietsdiefstallen heeft het plaatsen van een handvol fietsenkluizen echter weinig zin.

PRIORITEIT: LAAG

Helingbestrijding

Heel lastig met doorgaans weinig resultaat. Vraagt meer om een stedelijke aanpak.

PRIORITEIT: LAAG

Subsidiemogelijkheden

Rijksbijdrage Wegverkeersvoorzieningen, onderdeel fietsvoorzieningen

Voor plannen die passen in het Masterplan Fiets. Voor Noord-Holland is een bedrag van 5 miljoen beschikbaar. Beslissingen over subsidie worden genomen door de Regionale Directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat. Afgesproken is dat voor Amsterdam de Werkgroep Amsterdam op de fiets (WAF) de subsidieaanvragen coördineert.

Gewoonlijk wordt tot 50% van de kosten gesubsidieerd.

Centrale stad, fietsdiefstalpreventieproject

De centrale stad stelt financiële middelen ter beschikking die bestemd kunnen worden voor de inrichtingskosten van nieuwe stallingen en de aanschaf en plaatsing van kluizen. Uitgangspunt hierbij is dat de exploitatie en het beheer van de voorzieningen door het stadsdeel wordt verzorgd en dat dit wordt vastgelegd in een convenant.

De subsidie is gemiddeld zo'n f. 15.000,- per ondernemer (nieuwe rekken en/of nieuw slotsysteem).

Amstal

Voor stallingsbeheerders die problemen hebben met de exploitatie van hun stalling, kunnen via Amstal subsidieaanvragen worden geregeld. Veelal wordt de subsidie gebruikt voor een elektronisch afsluitsysteem. Als tegenprestatie wordt van de beheerder verwacht dat de stalling geleverd wordt.

Projectgroep Masterplan Fiets

Grensverleggende projecten kunnen in aanmerking komen voor een financiële bijdrage. In overleg met de Regionale Directie beslist de projectgroep over de aanvraag. De bijdrage in de projectkosten kan oplopen tot 80%. De kosten voor standaard voor- en na-onderzoek worden volledig vergoed.

Voorwaarden:

- project moet aandacht besteden aan meerdere streefbeelden;
- samenhangend fietsbeleid door bestuurlijke samenwerking;
- aangeven toegevoegde waarde ten opzichte van projecten die worden aangemeld in het kader van de Rijksbijdrageregeling Wegverkeersvoorzieningen.

Bijdragen bedrijven, NS, winkeliers, etc.

De mogelijkheden voor bijdragen uit deze hoek worden nader bekeken in de 2e fase. Van de NS is al wel bekend dat zij de situatie bij het station Muiderpoort voor haar rekening neemt. Momenteel ligt er een aanvraag bij het stadsdeel om 102 extra Erdi-rekken te mogen plaatsen. Daarmee kan volgens de NS voorlopig weer in de stallingsbehoefte van de reizigers worden voorzien.

Ruwe kostenindicatie stadsdeel tbv uitvoering plan van aanpak (= bovenop reguliere begroting!)

Start project: oktober 1993

Eindatum project: oktober 1995

MINIMUMVARIANT

	1993	1994	1995
Probleemanalyse / Schouwgroep (uitvoering door stadsdeel (evt banenpoolers)	pm	-	pm
Bijplaatsen fietsenrekken (1000,- per rek, 6 fietsen)	pm	40.000,-	40.000,-
Buurtstallingen (in stand houden 9 stallingen, 1 nieuwe stalling)	pm	90.000,-	75.000,-
Voorlichting	20.000,-	20.000,-	20.000,-
Overige maatregelen brengen geen noemenswaardige kosten voor het stadsdeel met zich mee.	pm	pm	pm
Totaal	20.000,-	150.000,-	135.000,-

Totaal projectperiode: f. 305.000,-.

Subsidiemogelijkheden: - f. 55.000,-

Totaal kosten stadsdeel f. 250.000,-

MAXIMUMVARIANT

	1993	1994	1995
Probleemanalyse / Schouwgroep (uitvoering door derden)	30.000,-	-	25.000,-
Bijplaatsen fietsenrekken (1000,- per rek, 6 fietsen)	pm 80.000,-	80.000,-	
Buurtstallingen (in stand houden 9 stallingen, 3 nieuwe stallingen)	pm 105.000,-	90.000,-	
Voorlichting	40.000,-	30.000,-	30.000,-
Overige maatregelen brengen geen noemenswaardige extra kosten voor het stadsdeel met zich mee.	pm	pm	pm
Totaal	70.000,-	215.000,-	225.000,-

Totaal projectperiode:	f. 510.000,-
Totaal subsidiemogelijkheden	- f. 160.000,-

Totaal kosten stadsdeel	f. 350.000,-

Wilde ideeën

Actie slot⁴

Elke fietsbezitter uit Oost (legitimatie verplicht) die zijn fiets laat graveren bij de fietsmakers in Oost, betaalt f. 25,- en krijgt daarvoor zijn postcode + huisnummer gegraveerd en een goedgekeurd ART-slot van f. 100,-

Verwachte deelname: maximaal 10.000 deelnemers, minimaal 5.000 deelnemers

Maximale kosten stadsdeel: $10.000 \times f. 75,- =$ ongeveer f. 750.000,-

Kosten onderzoek: f. 50.000,- (onderzoek zeer beleidsrelevant, is ook voorwaarde voor subsidie!)

Subsidie: 50% van actie en 100% van onderzoek = totaal f. 425.000,-

Totaal eenmalige kosten actie voor stadsdeel (bovenop reguliere begroting): f. 375.000,-

Verwacht resultaat actie: vermindering fietsdiefstal tussen de 25 en 50%.

Knelpunten:

- Concurrentievervalsing; in Oost koop je het slot voor een geeltje, elders betaal je het volle pond:
- Misbruik: bijvoorbeeld doorverkoop sloten voor twee geeltjes of bewoners van Oost regelen sloten voor bewoners buiten stadsdeel.

Actie fietswijzer

Deze actie betreft het verspreiden van stuurhangers van met informatie over preventie, sloten, dichtstbijzijnde buurtstallingen, etc.

Actie Naaf (?)

Hierbij gaat het om het doorbreken van de diefstal-heling-cyclus. Fietswrakken die in het stadsdeel door de reinigingspolitie worden verwijderd, worden door bijvoorbeeld banenpoolers 'opgeknapt' (onder het motto: "twee wrakken maken één strakke") en voor een opknapprijsje weer in de roulatie gebracht. Deze fietsen kunnen dan (gaan) concurreren met de junkfietsen.

⁴ Actie slot zou eventueel ook actie stuur(slot) kunnen zijn. De kosten van deze noviteit zijn nog niet bekend, maar zullen waarschijnlijk hoger uitvallen dan actie slot.