

**Plan van aanpak
proefproject
fietsdiefstal
BG-terrein**

Amsterdam, 15 mei 1992
Van Dijk, Van Soomeren en Partners
J.E. Bruinink
A.G. van Dijk

Inhoudsopgave

	Pagina
1 Aanleiding	1
2 Probleemanalyse	2
3 Doelstellingen	4
4 Maatregelen	5
5 Evaluatie en planning	9
6 Organisatie en financiering	11

1 Aanleiding

In januari 1992 is het eindrapport van de Adviescommissie fietsdiefstal verschenen. Deze adviescommissie, door Burgemeester en wethouders ingesteld om het probleem fietsdiefstal te bestuderen en aanbevelingen te doen voor (toekomstig) beleid, komt in haar rapport ondermeer tot de conclusie dat voor een succesvol beleid om fietsdiefstal tegen te gaan een breed pakket van maatregelen gewenst is. Tevens stelt de adviescommissie dat een dergelijk beleid het beste buurtgericht aangepakt worden.

Wil men in 1993 met het voorgestelde integrale fietsdiefstalbeleid een voortvarende start maken, dan kan nog dit jaar gebruikt worden voor nader onderzoek en om ervaring op te doen met bepaalde beleidsinstrumenten, aldus het eindrapport. Van daar dat de Adviescommissie (reeds in haar Interim-rapport) adviseert om een proefproject op het Binnengasthuis-terrein (BG-terrein) op te zetten. De keuze voor het BG-terrein komt voort uit het feit dat op dit terrein veel aspecten van fietsdiefstal aanwezig zijn¹:

- Er zijn veel daders. Er vindt op het terrein veel fietsdiefstal plaats, waarschijnlijk gepleegd door alle vier in het rapport onderscheiden dadercategorieën: drugverslaafden, professionele dieven, gelegenhedsdieven en jongeren.
- Er vindt op het terrein heling plaats, met name door jongeren.
- Veel studenten (op het BG-terrein staan diverse faculteiten, inclusief een mensa) blijken op een gestolen fiets te rijden en zijn in feite ook heler.
- Studenten zijn relatief vaak slachtoffer van fietsdiefstal. Gezien het opleidingsniveau van studenten zouden zij bevattelijk moeten zijn preventief gedrag. Hierdoor vormen zij een goede doelgroep voor een voorlichtingscampagne.
- Het terrein trekt, met name de Universiteit, veel fietsers. Zowel voor studenten, de mensen die in en rond het terrein werken, bewoners als bezoekers lijken de huidige parkeervoorzieningen voor de fiets onvoldoende.

Voorts is het BG-terrein een geschikte locatie aangezien er een breed draagvlak aanwezig is voor het project. De Universiteit van Amsterdam (UvA) wil haar verantwoordelijkheden nemen wat betreft de fietsdiefstalproblematiek, er zijn geïnteresseerde bewoners en het terrein beschikt over een buurtbeheerder in het kader van sociale vernieuwing. Hierdoor bestaat bijvoorbeeld de mogelijkheid om het fietsdiefstalbeleid te laten aansluiten bij het sociale vernieuwingsbeleid.

Vanuit de Hoofdafdeling Verkeer, Beheer en Milieu van de gemeente Amsterdam is aan bureau Van Dijk, Van Someren en Partners gevraagd een plan van aanpak voor een proefproject fietsdiefstal BG-terrein op te stellen. De onderliggende rapportage is hiervan het resultaat.

¹ Zie ook bijlage 4 van het eindrapport van de Adviescommissie fietsdiefstal; 'Fietsdiefstal in Amsterdam', januari 1992.

2 Probleemanalyse

Alvorens met een breed pakket van maatregelen te starten, dienen omvang en oorzaken van de fietsproblematiek helder te zijn. De constatering dat er fietsen worden gestolen, dat er heling plaatsvindt en dat de vele foutgeparkeerde fietsen voor overlast zorgen, is te summier om direct maar aan de slag te gaan. Kortom, er dient een goede probleemanalyse (harde gegevens!) aan vooraf te gaan, zeker ook gezien vanuit evaluatief oogpunt. Daarbij zijn onder andere de volgende vragen van belang:

- Hoeveel fietsen worden er op het BG-terrein gestolen?
- Hoeveel fietsen gaan er van hand tot hand in het helingcircuit?
- Over hoeveel fietsstallingsplaatsen beschikt het BG-terrein?
- Wat is de fietsstallingsbehoefte (op verschillende tijdstippen per dag c.q. op verschillende dagen)?

Uit de beschikbare informatie van politie blijkt, dat in het jaar 1991 slechts 11 personen aangifte gedaan hebben van fietsdiefstal in en rond het BG-terrein. De politie schat dat dit aantal slechts een fractie is van het totaal aantal fietsdiefstallen en dat het vermoedelijke aantal ergens rond de 1000 fietsdiefstallen per jaar ligt. Ook de schatting van de buurtbeheerder van het BG-terrein ligt in dezelfde orde van grootte; gemiddeld vindt hij zo'n 10 à 15 gemolesteerde fietssloten per week op het BG-terrein, wat neerkomt op minstens 500 tot 800 vermoedelijke fietsdiefstallen per jaar. Zowel de politie en de buurtbeheerder denken dat er met betrekking tot heling zeker 3 maal zoveel fietsen gemoeid zijn, zodat er vermoedelijk rond de 3000 fietsen geheeld worden op het BG-terrein. Met name de buurtbewoners van het BG-terrein beschouwen heling als een groot probleem en ondervinden er de meeste overlast van.

Het aantal fietsstallingsplaatsen en de fietsstallingsbehoefte op het BG-terrein is eveneens deels onbekend. Er zijn naar schatting 400 buitenstallingsplaatsen. Daarentegen ontbreken schattingen of cijfers van de interne stallingscapaciteit in de diverse gebouwen op het terrein. Omtrent de stallingsbehoefte zijn helemaal geen exacte gegevens bekend. Wel constateert de buurtbeheerder alsmede de vertegenwoordiger van de UvA dat er (dagelijks) pieken vallen waar te nemen in de stallingsbehoefte, met name op (bepaalde) college-uren en tijdens de openingstijden van de mensa. Daarentegen zijn in de avonduren en gedurende de nacht volop stallingsmogelijkheden, zodat het stallingsprobleem zich voornamelijk beperkt tot overdag. Overigens kennen de bewoners van het BG-terrein geen stallingsprobleem: zij beschikken over het algemeen over voldoende (in pandige) stallingsvoorzieningen.

Naast inzicht in de omvang van de fietsdiefstalproblematiek is voor het vaststellen van beleid tevens inzicht in de oorzaken van genoemde problematiek van belang. Een aantal oorzaken hangt samen met de aanwezigheid van veel (circa 3000) studenten op het BG-terrein. Niet alleen is deze groep veelvuldig slachtoffer van fietsdiefstal, tevens vormt zij een belangrijke afzetmarkt voor gestolen fietsen: uit onderzoek² is gebleken dat 50% van de studenten in Amsterdam op een fiets rijdt, waarvan men weet dat deze gestolen moet zijn! Tevens zegt bijna 11% van de studenten wel eens een fiets gestolen te hebben.

2 Profijt van de criminaliteit, fietsdiefstal en heling in de horeca in Amsterdam. G.H.J. Homburg, P.H. Renooy, E. van Straten, Arnhem: Gouda Quint 1990.

Studenten beschikken over het algemeen over goedkope 'afgetrapte' fietsen met vaak ondeugdelijke sloten (gezien het diefstalrisico in Amsterdam en de beperkte financiële middelen van een student vrij logisch). Gevolg is dat deze fietsen makkelijk gestolen (kunnen) worden en dat deze fietsen evenzo makkelijk opgekocht (kunnen) worden door medestudenten, die op hun beurt de fiets zijn 'kwijtgeraakt'. Van dit gegeven profiteert ook een (kleine) groep junks, die in fietsdiefstal (ook elders in Amsterdam) en heling op het BG-terrein een bron van inkomsten zoeken voor hun verslaving.

Een andere oorzaak is gelegen in de onvoldoende stallingsmogelijkheden. Fietsen die nergens aan vastgemaakt kunnen worden, lopen een groter risico om gestolen te worden dan fietsen die geketend staan aan een vast object. Om deze reden is het niet verwonderlijk dat de brugleuning van de Grimborgwal vol staat met geparkeerde fietsen, hoewel dit feitelijk verboden is.

Tenslotte kan gesteld worden dat het BG-terrein een slordige indruk maakt, wat niet in de laatste plaats wordt veroorzaakt door de veelvuldig foutgestalde fietsen en de regelmatige aanwezigheid van fietswrakken.

Samengevat kent het BG-terrein de volgende problemen en oorzaken met betrekking tot de fiets(diefstal)problematiek.

Problemen:

- fietsdiefstal;
- heling;
- overlast van foutgeparkeerde fietsen;
- overlast van fietswrakken.

Oorzaken:

- nonchalance van studenten wat betreft beveiliging/stalling van de fiets;
- onvoldoende goede en legale fietsstallingsmogelijkheden;
- mentaliteit van studenten inzake heling.

In paragraaf 3 wordt een overzicht gegeven van zowel preventieve als repressieve maatregelen die zo veel mogelijk het hoofd moeten bieden aan de hierboven geschetste oorzaken en problemen. Wat betreft de probleeminventarisatie in de vorm van harde gegevens, benodigd voor de evaluatie van het project, wordt verwezen naar paragraaf 6, waarin het belang van en de opzet van de evaluatie wordt besproken. In de nu volgende paragraaf wordt kort stilgestaan bij de doelstellingen van het project.

3 Doelstellingen

De hoofddoelstelling van het project is het terugdringen van fietsdiefstal en heling op het BG-terrein. Als subdoelen worden aangemerkt:

- Het creëren van voldoende voorzieningen, die bijdragen aan het terugdringen van fietsdiefstal.
- Het bevorderen van de leefbaarheid op het BG-terrein.
- Het vestigen van de aandacht dat er iets tegen fietsdiefstal en heling gedaan wordt.
- Het ontwikkelen van een methodiek van lokatie-gebonden bestrijding van fietsdiefstal, die ook elders in Amsterdam en Nederland kan worden toegepast.

Gezien de hoofddoelstelling en subdoelen kan het volgende worden opgemerkt.

- Met het BG-terrein wordt bedoeld het terrein gelegen binnen de Slijkstraat, Kloveniersburgwal, Nieuwe Doelenstraat, Oude Turfmarkt, Grimburgwal en Oudezijds Achterburgwal³.
- Bij het terugdringen van fietsdiefstal wordt uitgegaan van een reductie van fietsdiefstal op het BG-terrein met minstens 50%. Aangezien het een lokatie-gebonden aanpak betreft en geen stedelijke aanpak (waar een reductie van 20% reëel is; zie bijvoorbeeld Groningen), lijkt deze doelstelling niet te ambitieus. Wat betreft het verlagen van het aantal studenten dat gestolen fietsen koopt, mag van het project een zelfde reductie van minstens 50% worden verwacht.
- Het project dient er voor te zorgen dat de leefbaarheid (in de zin van een fraaier aanzien door een wezenlijke reductie van het aantal foutgestalde fietsen en verwijdering van fietswrakken) van het BG-terrein wordt vergroot. Het aantal foutgestalde fietsen dient eveneens met minstens 50% af te nemen.
- Het is algemeen bekend dat veruit de meeste slachtoffers van fietsdiefstal geen aangifte doen omdat dat volgens hen toch geen zin heeft of niets uithaalt. Het project wil laten zien dat zowel de politie als de gemeente het fietsdiefstalprobleem juist wel serieus nemen c.q. prioriteit geven.
- Het project dient uiteindelijk als voorbeeld voor vergelijkbare lokaties in Amsterdam of elders die te kampen hebben met een dergelijke fietsproblematiek. Hiervoor worden de ervaringen van het project vertaalt in een methodiek (gedacht wordt aan een soort stappenplan) van lokatie-gebonden bestrijding van fietsdiefstal.

De looptijd van het project bedraagt voorlopig een jaar en start half augustus 1992 met het begin van het nieuwe studiejaar. In juni 1992 dient een voormeting plaats te vinden en in juni 1993 een nameting. Zonodig kan er in december 1992 nog een tussenmeting worden verricht, die eventueel bijstelling van het beleid mogelijk maakt.

³ Uit de gesprekken met de direct betrokkenen is naar voren gekomen dat het proefgebied volgens de meesten niet al te groot dient te zijn, aangezien er dan andere problemen mee gaan spelen. Zo genereert bijvoorbeeld de aan het gebied grenzende horeca ook een hoeveelheid fietsoverlast. Echter, deze overlast strekt zich voornamelijk uit over de avond- en vroege nachturen in tegenstelling tot het BG-terrein zelf, waar de overlast juist overdag wordt ondervonden.

4 Maatregelen

Bij een integraal lokatie-gebonden project ter bestrijding van fietsdiefstal behoort een goed gedoseerd pakket van preventieve en repressieve maatregelen. De projectgroep fietsdiefstal BG-terrein heeft in haar vergadering in maart 1992 reeds een aanzet gegeven voor mogelijke maatregelen. In afzonderlijke gesprekken met de leden van deze projectgroep is voorts getracht deze maatregelen op hun haalbaarheid te beoordelen. Hieronder worden de maatregelen nader besproken in het licht van het fietsdiefstalproject. Daarbij dient bedacht te worden dat het hier geen blauwdruk betreft. Zonodig kunnen tijdens de looptijd van het project nog wijzigingen in het pakket maatregelen worden aangebracht.

Het openen van een bewaakte fietsenstalling

Alhoewel uit de voormeting nog moet blijken of het huidige aantal fietsstallingsplaatsen onvoldoende is om in de stallingsbehoefte te voorzien, staat voor alle betrokkenen vast dat een of andere vorm van bewaakte stalling essentieel is om de problematiek terug te dringen. Gezien de beperkte ruimte voor een stalling op het BG-terrein komen in eerste instantie twee lokaties in aanmerking.

De eerste lokatie is de fietsenkelder onder de Juridische faculteit aan de **Slijkstraat**. Deze lokatie heeft echter een aantal nadelen: de ligging is excentrisch, de entree bevindt zich in een smalle steeg met weinig tot geen sociale controle, toegang wordt verkregen door een vrij steile trap en de ruimte heeft geen daglichttoetreding. De fietsenkelder wordt momenteel slecht gebruikt (enkel nog door personeel), wat volgens de Universiteit te maken heeft met het feit dat de stalling - gezien de nadelen - nooit is bewaakt. Het slechte gebruik heeft er toe geleid dat de stalling is ingekrompen door een aangebrachte berging en uitbreiding van de kantine. Het College van Bestuur is eventueel bereid de stalling weer in breed gebruik te laten nemen, mits uit onderzoek blijkt dat (het beheer van) de stalling levensvatbaar is. Vooralsnog zullen de potentiële gebruikers door de ligging van de kelder gezocht moeten worden onder de studenten van de juridische faculteit zelf. Voor de overige studenten alsmede de gebruikers van de mensa ligt de fietsenkelder 'too far out of the way'.

De tweede lokatie voor een fietsenstalling betreft een braakliggend stuk grond op de hoek **Binnengasthuisstraat/Vendelstraat** (aangegeven op afbeelding 1). Zoals het er momenteel naar uitziet zal op deze plek nog dit jaar begonnen worden met de bouw van een informatiecentrum voor studenten. In de bouwplannen is echter geen fietsenstalling (een fietsenkelder) opgenomen. Dit is opmerkelijk, omdat het gebouw publiek (studenten) trekt dat voornamelijk op de fiets komt. Zonder stallingsvoorziening zal bij gereedkomen van het gebouw de druk op de huidige stallingsplaatsen nog eens flink toenemen. De werkgroep is van mening dat een grote instelling als de Universiteit de morele verplichting heeft om in stallingsvoorzieningen voor de gebruikers te voorzien. Daarnaast is in het verleden gebleken, dat een bewaakte fietsenstalling levensvatbaar is: onder het voormalige gebouw op het braakliggende terrein heeft namelijk een door Amstal beheerde fietsenkelder gezeten, die succesvol opereerde. Dit heeft de werkgroep doen besluiten om er bij het College van Bestuur van de Universiteit op aan te dringen dat een (bewaakte) fietsenkelder onder de nieuwbouw wordt gerealiseerd. Of een fietsenkelder financieel haalbaar is en nog in het bouwplan kan worden opgenomen zal op korte termijn uitgezocht worden.

Dit laat echter onverlet dat voor de proefperiode van het project nog een lokatie moet worden gevonden voor een (tijdelijke) bewaakte fietsstalling. Hoewel niet optimaal, wordt gedacht aan een bestaande kelder onder de Theaterschool aan de Vondelstraat, een openluchtstalling op het pleintje aan de Binnengasthuisstraat of eventueel een stallingsboot in de gracht aan de Kloveniersburgwal.

De capaciteit van de stalling zal afhangen van de stallingsbehoefte.

Voor de bewaking wordt gedacht aan het inschakelen van een banenpooler via Combinatie 15. Deze organisatie vanuit de buurt begeleidt banenpoolers, waaronder ook de buurtbeheerder die reeds actief is op het BG-terrein. Daarnaast is combinatie 15 al bezig met het starten van een bewaakte fietsstalling aan de St. Antoniesbreestraat, zodat bijvoorbeeld het uitwisselen van personeel (of vervanging bij ziekte) makkelijker geregeld kan worden. Bezien moet nog worden in hoeverre de stalling kan worden gecombineerd met een arbeidsvoorziening in de vorm van een 'winkeltje' in tweedehands fietsen en goede fietssloten.

De verwachting is dat studenten niet veel over hebben voor het stallen van hun fiets. Uit een peiling onder studenten zal moeten worden bepaald hoe hoog het stallingsgeld moet zijn. Het is zeker aardig om ook te experimenteren met week, maand of halfjaarsabonnementen. Ter introductie van de stalling zou de eerste twee weken of maand gratis kunnen worden.

Wat betreft de openingstijden zal vastgehouden moeten worden aan de college-uren en de openingstijden van de mensa. Dit betekent dat de stalling open (lees bewaakt) moet zijn van ongeveer 8 uur 's ochtends tot 8 uur 's avonds.

Bijplaatsen van fietsenrekken

Het stallen van een fiets in een bewaakte fietsstalling kost geld. Niet iedereen zal bereid zijn hiervoor te willen betalen. Daarnaast is een dergelijke stalling meer iets voor langparkeerders; wie slechts even op het BG-terrein moet wezen zal eerder gebruik maken van de gratis fietsrekken. Hierdoor wordt niet verwacht dat de stalling met de rekken zullen concurreren. Vorig jaar zijn door de Dienst Stedelijk beheer alle 'oude' fietsrekken vervangen door het amsterdamse model en zijn er tevens extra rekken van dit model geplaatst. De Dienst Ruimtelijke Ordening is bereid te onderzoeken waar eventueel nog extra rekken geplaatst kunnen worden. In ieder geval komt de niet meer in gebruik zijnde laad- en losruimte bij de Mensa hiervoor in aanmerking. Ook zijn er nog wel mogelijkheden rond de Grimborgwal. Tenslotte kan nog gedacht worden aan het opofferen van enkele parkeerplaatsen aan de Kloveniersburgwal. Het bijplaatsen van extra rekken dient los gezien te worden van de bewaakte stalling en verdient eerste prioriteit.

Verbod op stallen fiets tegen brugleuning

Momenteel staat overdag de brugleuning rond de Grimborgwal vol met geparkeerde fietsen. Dit is volgens de APV nog steeds verboden, maar de handhaving van het verbod valt nauwelijks na te leven. Bovendien kunnen studenten en bezoekers op bepaalde tijden hun fiets niet kwijt in de aanwezige fietsrekken daar de capaciteit te kort schiet. Met het vergroten van de capaciteit door de bovengenoemde twee maatregelen kan makkelijker worden opgetreden tegen foutparkeerders. Echter, enkel de politie is bevoegd tot het verwijderen van foutgestalde fietsen. Deze instantie kan echter onmogelijk dagelijks foutgestalde fietsen komen verwijderen. Bovendien zitten daar nog wat juridische haken en ogen aan. Veel meer dan het plaatsen van enkele verbodsborden en een intensiever toezicht op de naleving ervan (hetzij door de politie door middel van beboeting of verwijzing naar de fietsrekken van personen die men op 'heterdaad' kan betrappen, hetzij door de stadswachten en buurtbeheerder door middel van verwijzing) zit er dan ook niet in.

Verwijderen fietswrakken

De reinigingspolitie is bevoegd tot het verwijderen van fietswrakken. Getracht dient te worden om in principe elke twee weken met name de brugleuning rond de Grimborgwal te schonen van fietswrakken. Tijdens het weghalen van de fietswrakken (die twee weken eerder zijn voorzien van een waarschuwingssticker) kunnen tegelijkertijd weer nieuwe waarschuwingsstickers aangebracht worden. Bij gebleken succes kan de frequentie langzaam teruggevoerd worden.

Het opzetten van een alternatief strafproject gericht op jongeren

Deze maatregel betreft een sanctie op diefstal en heling in de vorm van werken. Aangezien hieraan (ook) nogal wat haken en ogen zitten, heeft deze maatregel een lage prioriteit. De projectgroep die het proefproject gaat begeleiden is wel van plan deze maatregel verder uit te kristalliseren en zonodig halverwege de proefperiode in te voeren om het project (voortdurend) onder de aandacht te houden.

Politie-acties en toezicht

In het kader van de helingbestrijding verdient het aanbeveling om bij de start van het project de **actie Spaak** van de politie te herhalen. Deze actie, compleet met observanten en mobiele aanhoudingsposten, is er op gericht om kopers van gestolen fietsen te wijzen op hun overtreding. De gestolen fiets wordt hierbij in beslag genomen en er wordt een administratief proces verbaal opgemaakt. Wordt iemand voor de tweede keer gepakt, dan gaan de dan beide PV's wel richting Officier van Justitie en volgt berechting.

De actie, die in het verleden drie weken heeft geduurd, vraagt echter veel politiekracht die door andere prioriteitenstelling bij de politie niet eenvoudig kan worden vrijgemaakt. Het districtshoofd van de politie heeft reeds toegezegd in het kader van het proefproject voor een periode van ongeveer vier weken personeel beschikbaar te willen stellen.

Voorts is de politie bereid om te experimenteren met een verkorte, eenvoudige aangifteprocedure. Te denken valt bijvoorbeeld aan het verspreiden van verkorte aangifteformulieren onder de studenten (toevoegen aan info-pakket voor eerstejaarsstudenten of beschikbaar stellen bij de Mensa), die eventueel later (indien nodig) kunnen worden aangevuld.

Tenslotte zal de politie actie ondernemen teneinde zoveel mogelijk fietsen van bewoners en gebruikers te merken met postcode en huisnummer.

Daarnaast moet het mogelijk zijn om de **stadswachten** te betrekken bij het project, bijvoorbeeld door een regelmatig bezoek aan het BG-terrein. Doordat de stadswachten binnenkort niet meer met z'n tweeën maar alleen gaan lopen, ligt het in de lijn der verwachtingen dat hier tijd voor vrij komt.

Verder kan (en wil) de buurtbeheerder van het BG-terrein tijdens het proefproject meer aandacht gaan besteden aan de fietsproblematiek op het terrein, resulterend in bijvoorbeeld het aanspreken van studenten op verkeerd stallingsgedrag en op de consequenties van heling. Daarbij kan worden overwogen de buurtbeheerder, in navolging van de stadswachten, uit te rusten met een portofoon die in verbinding staat met het wijkbureau Nieuwmarkt, zodat sneller op ongeoorloofde praktijken gereageerd kan worden.

Voorlichting

Het ligt in de bedoeling om door middel van gerichte voorlichting studenten te informeren over de problematiek, over diefstal en heling en de consequenties daarvan, met name voor henzelf (strafblad en gevolgen voor de carrière). In dit kader wordt er vanuit het PR-team fiets momenteel al gewerkt aan een voorlichtingscampagne richting studenten in de vorm van een folder over heling. Deze voorlichtingscampagne kan in het fietsdiefstalproject opgenomen worden, zodat bijvoor-

beeld de folder in het Info-pakket tijdens de introductieweek van het nieuwe studiejaar meegenomen zou kunnen worden. In dit Info-pakket kunnen ook de landelijke helingfolders worden ondergebracht, alsmede het reeds eerder besproken aangifte-formulier voor fietsdiefstal en informatie over het merken van fietsen.

Verder kan en wil de Universiteit in de voorlichting een rol spelen (bijvoorbeeld door het geven van ruimte op de lichtkrant in het Universiteitsgebouw voor informatie en waarschuwingen), mits de voorlichting wordt afgestemd op de maatregelen die van de kant van de gemeente worden getroffen.

Tenslotte dient met name actie Spaak met veel publiciteit gepaard te gaan. Te denken valt aan berichtgeving in het Universiteitsorgaan, buurt-/wijkkranten en zo mogelijk de belangrijkste landelijke dagbladen. Niet alleen wordt op deze manier (stedelijke) bekendheid gegeven aan de actie (en heling) zelf, maar ook aan het gehele project. De hiervoor genoemde en wellicht nog andere vormen van voorlichting moet in ieder geval ook duidelijk maken dat de gemeente Amsterdam de fietsdiefstalproblematiek aanpakt en ook prioriteit geeft.

Om deze en meer voorlichtingsplannen op elkaar af te stemmen verdient het aanbeveling om een soort voorlichtingsplan op te stellen, waarin aangegeven staat wie welke voorlichting behoeft en wanneer, wie met de uitvoering is belast, enzovoort.

5 Evaluatie en planning

Voor de evaluatie van het project, enerzijds van belang voor de toekomstige voortzetting van het project en anderzijds van belang voor het stedelijk beleid inzake fietsdiefstal zoals dat is neergelegd in het eindrapport van de Adviescommissie fietsdiefstal, zal onderzoek moeten worden verricht. Daarbij dient zowel aandacht te worden besteed aan de procesmatige aspecten als aan de uiteindelijke effectiviteit van de maatregelen. Daarnaast dient er vooronderzoek plaats te vinden omtrent de te nemen maatregelen en de juiste omvang van de problematiek. Voorgesteld wordt (in chronologische volgorde):

1. Enquête onder studenten (en eventueel bewoners/personeel UvA), zonodig gecombineerd met groepsgesprekken met studenten.
Hierin wordt onder andere gevraagd naar slachtofferschap fietsdiefstal vanaf BG-terrein, waar de fiets is gestolen, of men wel eens een gestolen fiets heeft gekocht, of men bereidt is gebruik te maken van een fietsenstalling, hoeveel men daarvoor financieel over heeft, waar men gewoonlijk de fiets stalt, hoe lang men gemiddeld de fiets stalt, over wat voor soort fietssloten men beschikt, etcetera.
2. Tellingonderzoek.
Uit dit onderzoek moet duidelijk worden over hoeveel beschikbare fietsenstallingen het BG-terrein beschikt, hoeveel fietsen daarin op diverse uren per dag staan gestald, hoeveel fietsen op diezelfde tijden fout staan geparkeerd, etc.
Deze tellingen dienen in ieder geval gedurende vijf achtereenvolgende dagen te worden verricht.

De gegevens uit beide onderzoeken dienen als 0-meting en zijn bepalend voor het (in de juiste mate) toepassen van (enkele van) de in dit plan van aanpak beschreven maatregelen.

3. Tussenevaluatie.
Een tussenevaluatie is niet noodzakelijk, maar kan van nut zijn voor tussentijdse bijstellingen en aanpassingen tijdens de uitvoeringsfase van het project. Het betreft een procesevaluatie; voor een tussentijdse effectevaluatie is de totale projectduur van 1 jaar tekort.

4. Eindevaluatie.
De eindevaluatie dient zowel het proces als het effect van het project te beschrijven. Voor wat betreft het effect dienen de onderzoeken 1 en 2 grotendeels te worden herhaald. Daarnaast zal bekeken worden of het project (met name wat heling betreft) soms heeft geleid tot verplaatsingsverschijnselen of dat een mogelijk een verschuiving naar andere delicten heeft plaatsgevonden.

Uiteindelijk zal derhalve worden gerapporteerd over de feitelijk behaalde resultaten in verhouding tot de gekozen doelen, de gekozen instrumenten en ervaring met de uitvoering, de knelpunten en leermomenten die zich hebben voorgedaan tijdens de gehele projectgang en de aanbevelingen voor vervolgp projecten/gemeentelijk beleid. Een - uiteraard - meer gedetailleerd onderzoeksplan zal in nader overleg vastgesteld moeten worden.

Wil men ongeveer gelijktijdig met de introductieweek van de Universiteit van start gaan, dan ziet de planning er als volgt uit.

05-1992	Vooronderzoek voorbereiden
06-1992	Vooronderzoek uitvoeren
07-1992	Programma van eisen en exploitatieopzet definitief
08-1992	Uitvoeren (eerste) maatregelen
01-1992	(Eventuele) tussenevaluatie
06-1992	Nameting

6 Organisatie en financiering

Organisatie

Voor de begeleiding van het project zal een projectgroep in het leven worden geroepen. Momenteel is er een al een overleggroep BG-terrein, die maandelijks de (brede) problematiek op het BG-terrein bespreekt. Voor de eerste aanzet tot het fietsdiefstalproject is deze overleggroep reeds uitgebreid met twee vertegenwoordigers van de gemeentelijke afdelingen Algemene Bestuurlijke en Juridische Zaken (ABJZ) en Verkeer, Beheer en Milieu (VBM) en een vertegenwoordiger van de ENFB. Samenvattend zullen de volgende instellingen/organisaties vertegenwoordigd zijn in de projectgroep:

- gemeentepolitie, bureau Nieuwmarkt
- Universiteit van Amsterdam (projectleider technische zaken)
- ENFB/Amstal (vertegenwoordiger is tevens lid adviescommissie Fietsdiefstal)
- Stedelijk beheer
- ABJZ (coördinator bestuurlijke criminaliteitspreventie, tevens lid adviescommissie Fietsdiefstal)
- Combinatie 15 (beheerder BG-terrein)
- Hoofdafdeling VBM (fiets coördinator)
- vertegenwoordiger van studenten.

Een vertegenwoordiger van de bewoners in de projectgroep is niet noodzakelijk. De buurtbeheerder, die regelmatig contact heeft met de buurtbewoners, kan namens deze groep spreken. Wel zullen de bewoners door middel van bewonersbrieven over de plannen worden ingelicht.

De coördinatie van het project komt te liggen bij VBM. Indien deze taak teveel tijd in beslag gaat nemen, kan eventueel het projectleiderschap worden uitbesteed.

Een ieder blijft verantwoordelijk voor zijn eigen terrein, waarbij zoveel mogelijk moet worden getracht de uitvoering van taken binnen de reguliere inzet te laten verlopen.

Financiering

Een aantal maatregelen brengen geen extra kosten met zich mee c.q. kunnen worden gefinancierd uit de reguliere begrotingen van de betreffende diensten. Het betreft met name het bijplaatsen van fietsrekken, het verwijderen van fietswrakken, de actie Spaak en intensivering van toezicht.

Voor andere maatregelen en het begeleidend evaluatie-onderzoek moet nog financiële dekking worden gevonden. Een voorlopige raming ziet er als volgt uit:

- | | |
|--|--------------|
| - Bouw bewaakte fietsenstalling onder het informatie-centrum | f 500.000,-- |
| - Voorlichting | f 15.000,-- |
| - Evaluatie-onderzoek | f 45.000,-- |

Deze kosten zullen slechts ten dele door de direct betrokken organisaties gefinancierd kunnen worden. Derhalve moet worden getracht subsidie te verkrijgen.

Hierbij dienen zich twee mogelijkheden aan, te weten:

- De Directie Criminaliteitspreventie van het Ministerie van Justitie;
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in het kader van het Masterplan Fiets.

Met het preventieproject fietsdiefstal BG-terrein hoopt de gemeente Amsterdam tegemoet te komen aan de taken die de lagere overheden in het Masterplan Fiets op

het terrein van fietsdiefstalpreventie worden toegedacht. Het moge duidelijk zijn dat de in dit plan van aanpak genoemde maatregelen inspelen op een groot aantal maatregelen zoals die genoemd worden in het Masterplan Fiets. Omdat uit het eindrapport van de gemeentelijke Adviescommissie fietsdiefstal blijkt dat het aanpakken van fietsdiefstal het best kan geschieden via een buurt- c.q. lokatiegerichte integrale aanpak, is het van groot belang voor het project dat zoveel mogelijk maatregelen/activiteiten doorgang kunnen vinden. Op grond van deze argumenten wordt met dit plan van aanpak een verzoek gedaan tot een bijdrage in de kosten.