



Fietsersbond, Afdeling Amsterdam

Jaarverslag 2015



Fietsersbond

Titel: Jaarverslag 2015 Fietsersbond Amsterdam

Redactie: Bianca Kroes, Gerrit Faber, Jan Pieter Nepveu, Wouter Haver.

Jaartal: 2015

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond [2016].

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietsersbond

Nicolaas Beetsstraat 2a

3511 HE Utrecht

www.fietsersbond.nl

Telefoon 030-2918171

E-Mail info@fietsersbond.nl

Inhoud

1.	Inleiding	4
2.	Resultaten.....	5
2.1	Resultaten van advisering.....	5
2.2	Resultaten van signalering.....	5
2.3	Resultaten van vertegenwoordiging.....	6
2.4	Resultaten van Publiek debat	6
3.	Advisering	7
3.1	Verkeerskundig	7
3.1.1	<i>Stedelijk</i>	7
3.1.2	<i>Centrum</i>	8
3.1.3	<i>Zuid (voor Zuidas zie 3.2.2)</i>	9
3.1.4	<i>West</i>	10
3.1.5	<i>Noord</i>	11
3.1.6	<i>Oost</i>	11
3.1.7	<i>Zuidoost</i>	12
3.1.8	<i>Nieuw West</i>	12
3.2	Beleidsmatige advisering	13
3.2.1	<i>Beleid</i>	13
3.2.2	<i>Routes en grote projecten</i>	17
3.2.3	<i>Stadsregio</i>	19
4.	Signalering	20
5.	Ondersteunen Actieve Leden Fietsersbond	21
6.	Vertegenwoordigen van Amsterdamse fietsers	22
7.	Publiek	25
8.	Financiën	26
	Bijlage 1: Statistieken Advisering Fietsersbond Amsterdam.....	27
	Bijlage 2: Tabel Besparingen	28

1. Inleiding

In 2015 heeft de Fietsersbond 124 duizend euro subsidie ontvangen van de gemeente Amsterdam. In dit jaarverslag valt te lezen waaraan die is besteed.

De activiteiten passen in het Meerjaren Plan Fiets (MJP Fiets) 2012-2016. Met het MJP Fiets beoogt Verkeer en Openbare Ruimte de bereikbaarheid van Amsterdam en de verkeersveiligheid te vergroten.

De Fietsersbond leverde in 2015 een bijdrage door:

- advisering (verkeerskundig en beleidsmatig),
- signalering (trends en knelpunten in het verkeer),
- vertegenwoordiging van Amsterdamse fietsers,
- deelname aan publiek debat.

Hoofdstuk 2 beschrijft de resultaten, in de hoofdstukken erna staan de activiteiten die eraan ten grondslag liggen.

2. Resultaten

2.1 Resultaten van advisering

Dit jaar bestond de Fietsersbond veertig jaar. Het was meteen het laatste jaar waarin de Fietsersbond subsidie ontving voor twee Amsterdamse medewerkers. Ons advies, en dat van de gemeenteraad, om het werk te blijven financieren, is niet opgevolgd. Andere adviezen wel, wat heeft geresulteerd in besparingen die een veelvoud bedragen van de per 2016 beëindigde subsidie.

Dankzij onze verkeerskundige advisering is het aandeel van de fiets in het verkeer gegroeid; het fietsnetwerk veiliger geworden, het imago van Amsterdam als fietsstad verbeterd.

De Fietsersbond heeft in Amsterdam in 2015 met zijn specifieke kennis bijgedragen aan het fietsbeleid, zoals dat is verwoord in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak Amsterdam en het Kader Fietsparkeren. Door het geven van verkeerskundige en beleidsmatige adviezen hebben we bijgedragen aan betere fietsvoorzieningen in Amsterdam.

- Op de Zuidas onder de vijfhoek komt een derde ondergrondse fietsenstalling. De Fietsersbond Amsterdam was dit jaar nauw betrokken bij de planvorming.
- In november werd de Langzaam Verkeers Passage onder het Centraal Station geopend. Dankzij de oplettendheid van de Fietsersbond en de inzet van de gemeente is gemotoriseerd verkeer in de zogenoemde Cuyperspassage niet toegestaan.

2.2 Resultaten van signalering

Mede dankzij onze positie tussen het bestuur, de politiek, en de fietsers in Amsterdam, zijn trends en ontwikkelingen op het fietsnetwerk en in de fietscultuur bekend bij de gemeente.

- Voorafgaand aan het verschijnen van de nieuwe visie voor de ontwikkeling van de Zuidas ontving wethouder Litjens van de Fietsersbond Amsterdam de Fietsambitie Zuidas.
- In de plannen voor onder meer de Munt, het Leidseplein en het Centraal Stationseiland asfalt vervangen door klinkers. Dankzij onze melding bij projectleiders en de gemeenteraad hebben we erger weten te voorkomen en krijgen veiligheid en comfort voor fietsers meer prioriteit.

2.3 Resultaten van vertegenwoordiging

De Fietsersbond Amsterdam vertegenwoordigt fietsers zowel stedelijk als in wijken en projecten. Door oplettendheid van onze leden konden we namens hen dit jaar actuele ontwikkelingen inbrengen op ambtelijk niveau, waardoor verkeersplannen verbeterden. In Stadsdeel Zuid leidde dit een aangepast Verkeersveiligheidsplan Zuid.

2.4 Resultaten van Publiek debat

Medewerkers en vrijwilligers van de Fietsersbond in Amsterdam hebben in 2015 namens de leden bijgedragen aan publieke gesprekken over de drukte, de fietsveiligheid, de fietsroutes, en het imago van fietsers.

- Tijdens onze nieuwjaarsborrel in januari zijn we met vertegenwoordigers van belangengroepen de discussie aangegaan over nut en wenselijkheid van vaste IJ-oeververbindingen
- In juni was er een bijeenkomst bij Fietsersbond Amsterdam over snorscooterbeleid en de subsidie van de Fietsersbond. Hier waren ruim 25 mensen actief, er ontstond onder meer een actieve inzet voor Facebookgroep 'Fietspad Snorscootervrij' uit.
- In november vierde de Fietsersbond Amsterdam het 40-jarige jubileum. In Felix Meritis werd het Gala van de Stadsfiets gehouden, met een combinatie van theater en fietsgeschiedenis, waar ruim 150 deelnemers aanwezig waren.
- In december verzorgde Fietsersbond Regiomedewerker Piet van der Linden met drie actieve Fietsersbondleden en met ondersteuning van SRA, de Werkconferentie Fiets en OV. De Fietsersbond Amsterdam leverde een inhoudelijke bijdrage.

3. Advisering

3.1 Verkeerskundig

De Fietsersbond in Amsterdam heeft, conform het activiteitenplan 2015, verkeerskundige adviezen gegeven voor het gemeentelijk (fiets-)beleid.

Dankzij overleg op ambtelijk en politiek niveau worden ontwerpen en plannen al verbeterd in een vroeg stadium. Stadsbrede advisering door de Fietsersbond komt de eenvormigheid van de resultaten op straat ten goede. Regelmatig terugkerende onderwerpen zijn: paaltjes, onlogische routes, ontwerpfouten in verkeersplannen.

Een deel van onze adviezen wordt voorbereid in de tweewekelijkse vergadering door de verkeerstechnische werkgroep van de Fietsersbond (Knelpuntengroep). In de tussentijdse weken houden we een 'inloop' voor actieve leden die de CVC-stukken willen lezen en commentariëren. Daarnaast gaat veel overleg per mail en via ons besloten digitale netwerk. Bij landelijke kwesties, zoals het scooter dossier, en juridische, arbeidsrechtelijke en verkeerskundige onderwerpen onderhouden we contact met het Landelijk bureau van de Fietsersbond te Utrecht.

Onderstaand volgt een overzicht van algemene gemeentelijke werkgroepen waarin structureel geadviseerd is, gevolgd door een overzicht van de belangrijkste fietsadviestrajecten per stadsdeel.

3.1.1 Stedelijk

In 2014 zijn de stadsdeelverkeerscommissies opgeheven en worden alle projecten getoetst in de wekelijkse Centrale Verkeerscommissie (CVC). De intentie was dat de advisering in vooroverleggen zou plaatsvinden maar deze vooroverleggen komen nauwelijks van de grond, wat heeft geleid tot een ambtelijk advies om ons als externe adviseur de CVC-vergaderingen te laten bijwonen. De CVC adviseert dan "gehoord de vaste adviseurs". In 2015 is het daar nog niet van gekomen en verliep onze advisering aan de CVC schriftelijk.

In 2015 hebben we 43 vergaderingen van de (CVC) van adviezen voorzien over ruim 200 projecten. Onze inbreng wordt sinds 2015 letterlijk vermeld in het CVC-verslag. Een aanzienlijk deel van de door de Fietsersbond ingebrachte punten wordt in de CVC besproken en overgenomen.

Slechts een enkele keer heeft vooroverleg met het project plaatsgevonden. Dat gebeurde bij de Amstelveenseweg, Nesciobrug, Linnaeuskade, Eerste Oosterparkstraat. Afwezigheid van vooroverleg gaat ten koste van de kwaliteit van de plannen, die daarom onnodig vaak door de CVC afgekeurd worden. Dit hebben we in gesprekken met de gemeente over de 'CVC Nieuwe Stijl', aangegeven.

We waren in 2015 actief voor de volgende gemeentelijk-verkeerskundige werkgroepen:

- De Werkgroep 'Kleine Maatregelen' die als uitwerking van het UvA-onderzoek over 'desire lines' de ruimte voor fietsers op een aantal belangrijke kruispunten heeft vergroot.
- De Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam. (tweewekelijks, in totaal 26 maal).
- De Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). De Fietsersbond levert zijn adviezen via de secretaris van de WWU.
- Het Stedelijk Platform Fiets (SP, een overleg met de gemeente over het fietsbeleid).

Ook lieten we ons regelmatig gelden bij politieke besluitvorming. In de raadscommissie Infrastructuur en Duurzaamheid spraken we bijvoorbeeld in over de Langzaam Verkeerspassage CS, Leidseplein, Kinkerstraat en verouderde ruimtelijke plannen.

3.1.2 Centrum

De verkeerskundige ingrepen in stadsdeel Centrum vroegen ook in 2015 aandacht van de Fietsersbond. Een korte beschrijving van onze adviezen en belangenbehartiging:

- Stationseiland De Entree: in februari kwam het college met een voorstel voor een stalling onder het water CS. We hebben meegedacht over de ligging van de toegangen en uitgangen van de stalling. Hierbij hebben we het belang benadrukt van veilige rolbanen en een goede verbinding van de stalling met trein- en metroperrons.
- Langzaamverkeerspassage (LVP): deze voor fietsers gunstige tunnel onder CS ging in november 2015 open. We hebben in augustus de betrokken ambtenaren geattendeerd op een advies van de CVC, waarin het weren van snorscooters werd afgekeurd. We hebben overlegd met ambtenaren en input voor de wethouder geleverd, met succes: de tunnel is juridisch en praktisch scootervrij.
- ODE-brug oversteek: we deden navraag wanneer de beloofde fietsoversteek vlak bij de ODEbrug (Oosterdokskade) zou worden aangepakt, waarna de uitvoering versneld werd opgepakt.
- Leidseplein: we spraken met raadsleden en ambtenaren over de in onze beleving onveilige bestrating in de plannen voor het Leidseplein. We droegen actief bij aan een second opinion over de materialisering. In november 2015 nam de gemeenteraad een motie aan voor rode fietspaden.
- Binnenring Sarphatistraat: we gaven advies over de Fiets-OV-corridor in de Sarphatistraat in de CVC en aparte overleggen. Resultaat: een bredere fietsstraat.
- Marnixstraat: de bewoners van de Marnixstraat brachten met hun Marnixcam de gevaarlijke rand tussen de trambaan en het fietspad in beeld. De Fietsersbond verzocht de wegbeheerder om een veiliger oplossing voor de Marnixstraat, wat in augustus is opgepakt.
- In augustus leverden we een gedegen advies over de kruising Marnixstraat- Elandsgracht aan de CVC. Fietsers hebben veel baat bij de aanpassingen.
- Weesperplein: hier adviseerden we het gemeentelijke project over inrichting, boogstralen en fietsparkeren.

- Rembrandtplein: we namen deel aan het fietslab Rembrandtplein.
- Singel / Muntplein: we hebben raadsleden positief geadviseerd over de uitvoering van de motie 'autovrije Singel'.

3.1.3 Zuid (voor Zuidas zie 3.2.2)

In Stadsdeel Zuid spelen relatief veel grote projecten die van belang zijn voor het fietsnetwerk. Het gaat zowel om (behoud van) doorstroming, veiligheid als fietsparkeren. Binnen de Fietsersbond hebben we een aantal actieve leden met veel (lokale) kennis. Dit netwerk is afgelopen jaar uitgebreid en er is regelmatig afstemming geweest, zoals in een speciaal tweewekelijks overleg 'Zuid' vanaf het najaar 2015.

De werkzaamheden van de Fietsersbond ten behoeve van de Zuidas komen in paragraaf 3.2.2 aan bod.

- Stadsdeelbestuur: op 18 juni hebben een beleidsmedewerker en een actief lid van de Fietsersbond diverse fietsonderwerpen besproken met Stadsdeelbestuurder dhr. Slettenhaar. Een aantal onderwerpen is ambtelijk verder besproken en uitgewerkt, zoals de fietsoversteek over het Europaplein die door het zeer gedegen werk van Fietsersbond Dick de Jongh en betrokken ambtenaren tot stand komt.
- Verkeersveiligheidsplan Zuid: een beleidsmedewerker en een actief lid van de Fietsersbond hebben op 20 augustus een uitgebreid gesprek gehad met Remy Niekus. Uitvoering, fasering en ontwerp besproken van meerdere onderdelen.
- Buurttop G250: één van onze beleidsmedewerkers was actief voor twee fietsgerelateerde workshops tijdens de buurttop. Er waren veel bewoners, ondernemers en bestuurders. Het stadsdeel pakt een aantal initiatieven op.
- Brandweerbrug: na een mede door ons gesteunde petitie komt er toch een noodbrug tijdens de aanpak van de Brandweerbrug.
- Haarlemmermeercircuit: in een gesprek met het project Amstelveenseweg hebben we onze zorgen over verkeersveiligheid meegegeven. We hebben gevraagd om een alternatief voor fietsers, dat er vooralsnog niet is gekomen. Voorafgaande aan de informatieavond van het project hebben we tachtig flyers uitgedeeld aan rijdende fietsers. Hierin hebben we mensen attent gemaakt op de inspraak, die uiteindelijk 88 (!) reacties opleverde.
- Fietsstraat Sarphatistraat: bijeenkomst met projectgroep Fiets en OV Binnenring op 31-8-2015. Advies over: belang lage auto-intensiteit op fietsstraten, stoeprandjes langs trambaan (afgeraden), veiligheid door lage snelheden.
- De Bockstraat: met bewoners uit de omgeving van de Theophile de Bockstraat hadden we contact over te plaatsen lichtkunstwerken. We hebben aangegeven dat we vooralsnog geen problemen voor fietsers zien.

- Van Woustraat: we hebben in augustus onze visie en aanbevelingen meegegeven aan de CVC. De CVC deelt een aantal van deze inzichten. Het bewonersinitiatief van de Van Woustraat kwam in december op bezoek bij de Fietsersbond Amsterdam.

3.1.4 West

In West was is de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond in 2015 bij verschillende onderwerpen betrokken:

- Op een aantal plekken in West maken langdurige werkzaamheden het lastig voor fietsers. Dat geldt nog meer waar omleidingsroutes ook nog eens opgebroken worden. Zoals bij de ingrijpende bouwwerkzaamheden bij de Hallen. Die zorgden al voor aanzienlijke omléidingen en daar bovenop kwamen ook nog omléidingen vanwege werkzaamheden aan het kruispunt Kinkerstraat Bilderdijkstraat. De Fietsersbond heeft hiervan melding gemaakt bij het stadsdeel en daarbij adviezen gegeven. Ook de grote werken aan de Spaarndammertunnel hebben effecten voor fietsers, waarover het stadsdeel is benaderd.
- Al in 2014 werd besloten om de tramspoorvernieuwing op de Molenwerf aan te grijpen om ook de overige verkeersinrichting aan te gaan pakken. De Fietsersbond pleitte toen voor betere oversteken over de Haarlemmerweg, mede met het oog op de nieuwe bestemmingen in het gebied. In de loop van 2015 werd duidelijk dat het project dit wil oplossen door de westelijke fietsoversteek over de Haarlemmerweg geheel te verwijderen en aan de oostzijde een oversteek in twee richtingen te realiseren. De Fietsersbond heeft grote bezwaren: fietsers van noord naar zuid krijgen een extra stop met een extra wachttijd van zo'n 20 seconden, in een krappe opstelruimte. De Fietsersbond heeft betere oplossingen en heeft daarover uitvoerig overlegd met het project, en een brief gestuurd aan wethouder en raadsleden. Helaas zonder resultaat, behalve de toezegging dat er naar een zuidelijke ongeregelde oversteek gekeken zal worden.
- Kinkerstraat Oost: ook een dossier dat al langer liep. In 2014 leken parkeren, brede stoepen, de doorstroming van het OV, belangrijker te zijn dan de veiligheid en doorstroming van fietsverkeer. In 2015 is besloten om geen vrije baan voor het OV te maken en wel veilige fietsvoorzieningen en brede stoepen. Een keuze die gezien de belangrijkste gebruikersgroepen, fietsers en voetgangers, de juiste is. De voorgenomen inrichting blijft echter voor fietsers en voetgangers suboptimaal. Voor fietsers omdat de fietsstrook aan de zuidzijde door stoppende/parkerende auto's gebruikt zal gaan worden. Voor voetgangers omdat het oversteken van de gehele straat zonder tussensteunpunten zal moet plaatsvinden. Met fietspaden was dat beter geweest.
- De Hallen: hier wordt net als in 2014 nog gebouwd en wordt het drukker. Voor fietsers is de situatie nog steeds lastig, vanwege de omléidingen. De knelpunten van het parkeren van fietsen worden min of meer aangepakt hoewel de bereikbaarheid van de fietsenstalling vanuit het noorden en westen te wensen overlaat. De inrit naar de autoparkeergarage bood enige tijd een mooie toegang tot de stalling vanuit deze richting, waarover de Fietsersbond nog enthousiast berichtte in de Oek. Maar die inrit is na enige tijd afgesloten met een hek. De bereikbaarheid van de Hallen en de omgeving is

inmiddels in het weekend iets verbeterd omdat dan de verbinding in het verlengde van de Tollensstraat (min of meer) open is. Formeel alleen voor voetgangers, maar het is zeer begrijpelijk dat ook fietsers ervan gebruik maken, De Fietsersbond vindt dat fietsen hier moet worden toegestaan.

3.1.5 Noord

- Van de vele woningbouwplannen in de Buiksloterham kwam een aantal in de CVC. We hebben ontwerpers voorzien van tips voor veilige woonerven en parkeergarages. We constateerden dat veel van de toeleidende wegen nog de vorm hebben van industriestraten en bepaald niet duurzaam veilig zijn.
- Niet duurzaam veilige straten zijn een probleem in Noord. We konden de CVC overtuigen dat een groot-onderhoudsplan voor de belangrijke fietsroute rond Haviksweg / Hagedoornplein e.o. (50 km weg zonder noemenswaardige fietsvoorziening, een 30km straat zonder snelheidstremmers) van tafel moest. Bewoners meldden zich bij ons over niet-duurzame-veilige straten (Pomonastraat, Werktuigstraat), hun hebben we advies gegeven.
- Door gebrek aan vooroverleg kwamen er plannen in de CVC voor het Noorderkwartier (Elzenhagen) met onlogische routing voor fietsers, en voor het bouwplan Entreegebied Zuiderzeeweg met een regionale fietsroute die verdwijnt in warrige 30km-straatjes. We moeten nog afwachten welk resultaat onze adviezen hebben.
- In de plannen voor de Ankerplaats (winkels De Banne) resulteerde onze schriftelijke inbreng in een veiliger fietsoversteek en een veiliger weg.
- Tegen ons eerdere advies (maar conform dat van de politie) moeten fietsers rechtdoor op het van de Pekplein voorrang verlenen aan afslaande auto's. Na de uitvoering kwamen er veel klachten over deze onlogische en verwarrende voorrangssituatie. We legden de bestuurscommissie uit waarom deze klachten terecht waren en hoe de inrichting beter zou kunnen.

3.1.6 Oost

- Ook uit Oost kwamen plannen in de CVC. Onze schriftelijke inbreng werd regelmatig overgenomen: van ruimere boogstralen bij de oversteek over de Insulindeweg vanaf de Celebesstraat tot een logischer aansluiting van de fietsroute over de Wenckebachweg bij de toekomstige fietsbrug over de Weespertrekvaart.
- Er zijn veel plannen voor het Amstelstation. We gaven onze ideeën voor een grotere inpandige fietsenstalling, en een zienswijze op het verleggen van de tramlus. We adviseerden de CVC over de omlegging van fietsroutes bij de bouw van de AmstelTower; wat resulteerde in een logischer oversteek.

- Op de Kop Javaeiland dreigde een fietsroute naar een school verdrukt te worden door bouwwerkzaamheden voor een hotel. De CVC heeft onze oplossing, het verplaatsen van een bushalte, overgenomen.
- Stadsdeel Oost nodigde ons met enige regelmaat wel uit voor vooroverleggen, zoals over de geplande fietsstraat door de Linnaeuskade. Dit idee is vertraagd omdat bewoners bang zijn voor meer auto's op de Hogeweg als de Linnaeuskade autoluwer wordt. Ook overlegden we over de herprofilering van de Eerste Oosterparkstraat. Deze kan veel beter, maar wij vinden het niet verstandig de fietspaden weg te halen als niet tegelijk het doorgaand autoverkeer wordt geweerd. We konden 'het project' niet overtuigen, maar de bestuurscommissie wel: deze wil hierover eerst meer onderzoek.
- Het winkelcentrum Oostpoort is inmiddels geopend en zoals verwacht zijn er te weinig fietsparkeerplekken. We overlegden met handhavers over meer logica in het fietsverbod in Oostpoort en over het toestaan van fietsen naar de fietsparkeervakken.

3.1.7 *Zuidoost*

- De verbouwing van de A9 hindert de (kruisende) fietsers. Met IXAS (de aannemer), RWS en stadsdeel hebben we vastgesteld dat zowel in de tijdelijke als de definitieve situatie behoorlijk rekening met fietsers wordt gehouden.
- Het zat er aan te komen, maar nu ook RWS is overtuigd en er geld is, zal een slim ingepast fietspad aan de noordkant van de Loosdrechtdreef ervoor zorgen dat de aansluiting van de te bouwen fietsbrug langs de A9 over de Gaasp beter aansluit en bewoners uit Kantershof weer zonder oversteek naar het Gaasperpark kunnen lopen en fietsen. Voor een nog ontbrekend stuk fietspad naar metrostation Gaasperplas wordt nog geld gezocht, maar we hebben hiervoor de SRA aangehaakt, die voor medefinanciering open staat.
- Met de oriëntatie op de ZuidOoster fietspaden vlot het minder. Wel onderzoekt de Stadsregio of ze de meerkosten voor een iets slimmere ligging van een bruggetje in een van de hooftroutes kunnen betalen, en wordt er op ons aandringen meer op gelet dat een noord-zuid pad niet ineens doorloopt in een oost-west pad.
- We hebben meegedacht over een logische aansluiting van fietsroutes bij het nieuwe busstation Holendrecht, waarbij de meest gebruikte route vloeiend te fietsen is en de oriëntatie behouden blijft.

3.1.8 *Nieuw West*

In Nieuw-West wordt veel gebouwd, zoals rond Station Lelylaan en omgeving (Podium), de HOV-Westtangente, de Osdorper Ban. Adviezen die we in 2015 gaven:

- Plan Podium / Station Lelylaan: een belangrijk punt was de toegankelijkheid van de fietsvoorzieningen onder het station, waarover we met de projectleidster hebben overlegd. Zowel korte als lange termijn is besproken: fietsparkeren, fietspaden, bereikbaarheid station.
- De Vlughtlaan West: voor de aanpassing in de bocht aan het westelijke uiteinde gaven we advies over de loop van het fietspad en de toegangen vanuit de aanliggende buurt. We schreven een pleidooi voor een doorgaande fietsstraat in de route door de zuidelijker gelegen buurt. Hierop is de parkeersituatie aangepast in het voordeel van fietsers en zijn fietsvriendelijke drempels opgenomen in het plan.
- Over de HOV-Westtangent hebben we in december uitgebreid advies gegeven in de CVC. Een aantal gedeelten voldoet niet aan Duurzaam Veilig. De oversteekbaarheid is een belangrijk punt.

3.2 Beleidsmatige advisering

3.2.1 *Beleid*

De medewerkers van de afdeling Amsterdam geven advies over verkeersbeleid en fietsbeleid.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

Wethouder Litjens wil in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit alle bestaande plannen in samenhang kunnen bekijken. In de aanloop naar de nota hebben we ons gekeerd tegen het automatisme dat een 30km regime geen fietspad hoeft te hebben. Wij vinden dat bij druk verkeer, veel parkeren of laden en lossen een fietspad nodig blijft. Resultaat is de erkenning dat dit ‘maatwerk’ zal blijven.

Na de presentatie door de wethouder becommentarieerden we de nota. We vinden dat –hoewel gesteld wordt dat het maken van keuzes onontkoombaar is – nog teveel de kool en de geit worden gespaard. De UAM bevat voor fietsers een aantal goede plannen, maar we bekritiseerden het voornemen om de parkeergarages te bouwen om het aantal parkeerplekken in de binnenstad en vlak daarbuiten uit te breiden. We oefenden invloed uit o.a. door overleg met ambtenaren, het schrijven van een zienswijze en het inspreken in de raadscommissie Infrastructuur en Duurzaamheid.

Mobiliteitsaanpak (2013)

Na het verschijnen van de Uitvoeringsagenda kwam de uitwerking van de Mobiliteitsaanpak (2013) en de plusnetten weer op gang. In januari hebben we op ambtelijk niveau fouten en tekortkomingen in het nieuwe Plusnet Fiets doorgenomen. Nadat veel van onze correcties waren overgenomen, hebben we in het najaar met

Verkeer & Openbare ruimte en de Stadsregio gesproken over mogelijke verbeteringen. Dankzij onze inbreng worden fouten uit het oorspronkelijke Plusnet fiets gehaald, en wordt het uitgebreid.

Beleidskader hoofdnetten

Parallel hebben we meegedacht over vernieuwing van het beleidskader hoofdnetten uit 2005. Onze boodschap dat de kwaliteitseisen aan het aloude 'hoofdnet fiets' van belang blijven is ambtelijk overgenomen. De nieuwe plusnetten mogen niet betekenen dat fietsers elders gehinderd kunnen worden door lange wachttijden, drukte of andere belemmeringen.

Achterhaalde plannen

Een trend die we in meerdere plannen van de gemeente constateerden is het handhaven van oude ideeën (bijvoorbeeld van voor de 'crisis'), ondanks inmiddels fors gestegen fietsintensiteiten. Om hier de aandacht op te vestigen dienden we op 24 april 2015 een raadsadres in: 'Achterhaalde Plannen (Achterzijde CS en fietspad bij Amstelstation)'. Resultaat is in elk geval dat de discussie over zeer drukke fietspaden actueel blijft.

Nationale Fietstelweek 2015

De mede door de Fietsersbond opgezette Fietstelweek was een geweldig succes, met meer dan 56.000 deelnemers. We hebben de actie ondersteund door via verschillende media op te roepen de speciale app te downloaden. In de week van 14 september hebben duizenden Amsterdammers de app gebruikt om hun gegevens via de GPS te delen en zo ten behoeve van goed fietsbeleid waardevolle gegevens te verzamelen over de drukte, snelheid en routes.

Fietsparkeren

Het Fietsparkeren in de stad was in 2015 één van onze prioriteiten, omdat het een belangrijke factor vormt in de keuze voor de fiets. We hebben actief geadviseerd over het Kader Fietsparkeren, de Nota Fietsparkeernormen, een handboek over de handhaving van het Fietsparkeren, en over meerdere fietsparkeergarages. We waarderen de stadsbrede duidelijkheid, de focus op wrakken en de ambitie om voorzieningen te bouwen. In overleggen en door inspraak hebben we diverse verbeteringen aanbracht in de plannen. Ook hebben we erover gecommuniceerd naar onze leden fietsers. Onderstaand een selectie van andere fietsparkeer aangelegenheden waarbij we betrokken waren:

- **Fietsknippen:** begin januari was er veel persaandacht voor dit onderwerp door een landelijk onderzoek van de Fietsersbond. We nuanceerden in Amsterdam een artikel in AD over het wegnippen in A'dam, beschreven als diefstal. We gaven aan dat we niet blij zijn met de hoge knipaantallen en de lage ophaalpercentages, maar juridisch gezien is het geen diefstal. Fietsers die klaagden over geknipte fietsen hebben we aangeraden om bezwaar te maken. Bij station Lelylaan werd ondanks een gebrek aan rekken eerst geknipt en daarna gebouwd, hier hebben we melding van gedaan.
- **Fietsparkeren op de Zuidas:** we hebben intensief geadviseerd over het fietsparkeren rond de Vijfhoek bij station Zuid, waar een plan voor een nieuwe fietsparkeergarage (3000 fietsen) uit is gekomen. Ook leverden we een bijdrage aan onderzoek en overleg over fietsstromen en de toekomstige capaciteit van stallingen bij station Zuid.
- **Fietsparkeren Centraal Station:** in februari 2015 werd door het college het plan voor een grote fietsenstalling onder het water voor het Victoria Hotel bekrachtigd. We reageerden enthousiast. Het project hebben we geadviseerd over de toegang vanaf het fietspad, de rolbanen en uitgangen van de stalling. Het resultaat is een grotere reservering voor fietsers in de openbare ruimte voor de rolbanen. Ook konden we een koppeling leggen tussen dit project en de betrokken mensen bij de planning van de ondergrondse Zuidasstallingen. Eén van onze actieve leden, René Ambags, was in november aanwezig bij een bijeenkomst over de toekomst van het fietsparkeren bij CS, waar onder andere het idee voor fietsparkeerplekken onder de perrons naar voren kwam.
- **Fietsparkeren stations:** voor het fietsparkeren en de routing in de openbare ruimte rond station Lelylaan hebben we contact met het project Podium gehad. Voor station Amstel schreven we op verzoek van de projectleider een droombeeld fietsparkeren. In de CVC kwam ook meermalen de route naar fietsenstallingen bij stations voorbij, zoals voor het Noord/Zuidlijnstation Noord.
- **Fietsparkeren binnenstad:** Fietsersbond Amsterdam had aandacht voor fietsparkeren op het Rembrandtplein, de stalling Beursplein (bijdrage aan Klantspecificatie-eisen, KES), De Munt (in raad, CVC en op AT5 over Kalvertoren), de Dam (fietscoaches in Parool) en Weesperplein (extra rekken).

Scooters

Nadat de Tweede Kamer door een kennelijke vergissing van de PvdA-fractie een lokale helmplicht voor Amsterdamse scooteraars had geblokkeerd, heeft de Fietsersbond het initiatief genomen om de lobby samen met de gemeente beter te organiseren. De Tweede Kamer heeft de fout deels gecorrigeerd door in maart een motie aan te nemen om het (lokaal) verplaatsen van snorfietzen naar de rijbaan alsnog toch te onderzoeken en mogelijk te maken.

De Fietsersbond organiseerde een actie bijeenkomst voor actieve leden, waarna de maatschappelijke druk werd opgebouwd, onder andere via sociale media (Facebook, Twitter).

Dat resulteerde in een brief van de minister, die een proef mogelijk wil maken. Ondanks de brede maatschappelijke steun waren er in december helaas nog aarzelingen bij de Tweede Kamer.

Obstakels op het fietspad

Paaltjes blijven aandacht vragen maar ook ‘vergevingsgezinde’ randen langs fietspaden zijn van belang voor de verkeersveiligheid. Er gebeuren nog veel (eenzijdige) ongevallen. We hadden al eerder aandacht gevestigd op de niet-vergevingsgezinde rand tussen fietspad en trambaan op de Marnixstraat, toen daar een scooterrijder verongelukte. Druk van bewoners en Fietsersbond versnelde de aanpak. Bij projecten als Leidseplein en Stationseiland hebben we aandacht gevraagd voor de gevaarlijke randen en voor toeristen onherkenbare fietspaden. Een soortgelijke boodschap droegen we uit in een ambtelijke bijeenkomst over vergevingsgezinde fietspaden (voorbereiding op MJP verkeersveiligheid) én bij de herziening van de Leidraad voor de CVC.

Kruisingen en verkeerslichten

In de werkgroep verkeerslichten Amsterdam (WVA) was er in 2015 vertegenwoordiging voor fietsers door Dick de Jongh en Lot Oostveen. In 26 vergaderingen hebben zij geadviseerd en meegedacht over ruim 100 projecten in de stad waar verkeerslichten een rol bij spelen. Naast de reguliere vergaderingen waren we ook actief bij ‘specials’ en schouwen. Vanuit de Fietsersbond lag de nadruk op doorstroming en veiligheid voor de fiets, maar resultaat wordt juist geboekt door (onze) kennis over alle gebruikers van een kruising. Er waren regelmatig (informele) voorbesprekingen over onderwerpen met de beleidsmedewerkers van de Fietsersbond. De afstemming tussen de advisering bij de WVA en de CVC, binnen de Fietsersbond, is erg waardevol. Hiermee leverden we een unieke bijdrage aan het fietsbeleid in Amsterdam.

Fiets en OV

Bezuinigingen op het OV hebben invloed op het fietsgebruik en op de vraag naar fietsvoorzieningen. Minder lijnen en haltes leiden tot meer gebruik van de fiets in het voor- en natransport. Maar we signaleren ook negatieve effecten voor fietsers als gevolg van de versnelling van tramlijnen, voornamelijk in het centrum, zoals bij de Raadhuisstraat en Nieuwezijds Voorburgwal. Op 7 april 2015 adviseerden we kritisch aan de raad over de lijnennetvisie 2018. Highlights in 2015 betreffende Fiets en OV:

- **Werkconferentie Fiets en OV.** Op 2 december 2015. Georganiseerd door de Fietsersbond: regiomedewerker Piet van der Linden zette met René Ambags, Pascal de Beer en Mischa Woutersen een conferentie op over fiets en OV. De bijeenkomst vond plaats in Zaandam, waar zo’n veertig

deskundigen, met de voorzitter van de Stadsregio en de wethouder van Zaanstad, aanwezig waren. Een aantal ideeën wordt uitgewerkt.

- **Discussie op AT5 over meenemen fiets in metro.** Deelname aan discussie over deze belangrijke service voor fietsers.
- **Strategisch overleg GVB** In november spraken we met een bestuurslid van het GVB over de rol van de fiets voor het GVB.

3.2.2 Routes en grote projecten

Zuidas

Tijdens reguliere overleggen met de Zuidas (6 maal) hielden we elkaar goed op de hoogte van planontwikkelingen (de Zuidas) en standpunten. Er lijkt zicht te zijn op een 'fietscarré' in twee richtingen rondom station Zuid, zodat je zonder over te hoeven steken van de ene stalling naar de andere kunt fietsen. De noodzaak om in iedere fase van de Zuidasdok-bouw genoeg fietsparkeerplekken rond het station te hebben leeft ook bij de Zuidas, de komst van een grote ondergrondse stalling onder 'de vijfhoek' is een belangrijk resultaat. We hebben hier met de buurt veel over meegepraat en het idee voor een tijdelijke bovengrondse stalling evolueerde naar een plan voor een definitieve ondergrondse stalling.

De overleggen over een samenhangend fietsnet verlopen moeizaam. Dat uit zich bijvoorbeeld in de discussies over tweerichtingsfietspaden langs de De Boelelaan en de Beethovenstraat. Plannen worden steeds afzonderlijk besproken, terwijl ze een onderdeel vormen van een groter geheel.

Onze visie hebben we na ons symposium eind 2014 vastgelegd in de nota 'Fietsvisie op de Zuidas' en in februari overhandigd aan de wethouders Litjens en van der Burg. In juli hebben we gereageerd op concepten voor 'bouwstenen' voor de nieuwe Zuidasvisie. Mede door onze inspanningen heeft de fiets een meer prominente plaats gekregen en zal de Zuidas op lange termijn anders ogen dan eerder was bedacht.

We wachten op de formele reactie op onze zienswijze voor het tracébesluit Zuidasdok. Daarin hebben we aandacht gevraagd voor een snelle oost-west fietsroute, een bredere doorgang onder de A10 bij de Museumtramlijn, en een fietsdoorgang bij station Zuid naar voorbeeld van Hilversum.

Voor het fietsparkeren in de Zuidas hadden we in 2015 veel aandacht. We waren aanwezig bij verschillende bijeenkomsten over fietsparkeren aan de noordzijde. We signaleerden de schaarste aan plekken en onderstreepten het belang van een goed onderzoek naar de herkomst en bestemming van fietsers. Eind 2015 kwam uit het soepel en snel verlopen planproces een initiatief voor een nieuwe ondergrondse fietsenstalling op de Vijfhoek, voor ca. 3000 fietsen. We waren betrokken bij de duiding van een integraal

fietsstromenonderzoek op de Zuidas, bij gesprekken over de totale fietsparkeeropgave voor de Zuidas en bij de technische uitwerking van de toegang tot de nieuwe stalling.

We waren in 2014 en 2015 nauw betrokken bij het ontwerp voor de fietsverbinding over de Amstel tussen Zuidas en ZuidOost. Het door ons ondersteunde plan voor een route via een lage brug werd nog voordat de inkt droog was door de wethouder in de prullenbak gegooid. Na ons protest werd de discussie voortgezet maar ten slotte maakten nautische en landschappelijke eisen de door ons voorgestane lage route onmogelijk. We hebben het project geadviseerd over het aanleggen van een fietsroute over een hoge brug langs de A10 zodat die voor fietsers misschien toch nog aangenaam kan zijn.

We zijn in gesprek geweest met bedrijven op de Zuidas (via "Hello Zuidas") hoe medewerkers gestimuleerd kunnen worden in plaats van de auto of het OV te kiezen voor de fiets.

IJ-oever

Positief is het voornemen om de verbindingen voor fietsers en voetgangers over het IJ te verbeteren. De Fietsersbond sprak hierover bij vrijwel alle publieksbijeenkomsten in de eerste helft van 2015. De Fietsersbond droeg bij door het aanleveren van een aantal toetsingscriteria voor IJ-oeververbindingen en door de afdeling Zaanstad bij de discussie te betrekken. Op ambtelijk niveau adviseerden we over toeleidende routes en een 'verlengde' Schaefferbrug.

Regionale routes en Fiets Filevrij

Aan de planontwikkeling van twee regionale routes hebben we in 2015 een bescheiden bijdrage geleverd. De eerste is de F200-verbinding Amsterdam-Haarlem. Voor het bureau TIBS gaven we de belangrijkste op te lossen knelpunten aan op het Amsterdamse deel. We ondersteunden de bezwaren en zorgen over een mogelijk te verwijderen fietsbrug in Halfweg Noord en we ondersteunden het bezwaar tegen de verkeersplannen van het nieuwe Sugar City. De tweede route betrof de Sportas Amsterdam Zeilstraat – Amstelveen, waar we aanwezig waren bij de schouw.

Bewegwijzering

Door regelmatig overleg met de Fietsersbond heeft de adviseur voor de gemeente inzake fietsbewegwijzering beter inzicht gekregen in het gebruik van fietsroutes . De uitvoerder die de bewegwijzering plaatst, heeft in 2015 gebruik gemaakt van onze kennis over schades en mogelijke verbeteringen in Buitenveldert en Zuidoost.

3.2.3 Stadsregio

Beleidsmedewerker Stadsregio

De contacten met de stadsregio zijn voor het Amsterdamse fietsbeleid van groot belang. Denk alleen al aan de vaststelling Amsterdamse deel van het regionaal fietsnetwerk en de investeringsagenda voor de fiets. We schreven mee aan een aanvraag voor financiering van fietsadvies door de Stadsregio. Vanaf 1 april heeft Piet van der Linden, in opdracht van Stadsregio Amsterdam, voor de Fietsersbond buiten Amsterdam de praktische kennis van de lokale Fietsersbond vertaald naar het beleid van de Stadsregio. Dat leverde voor Amsterdam o.a. op dat we vertegenwoordigd zijn in de verkeerscommissies van Diemen en OuderAmstel, belangrijk voor de fietsverbindingen tussen Amsterdam en ZuidOost, bijvoorbeeld via de nieuwe wijk Bergwijkpark.

4. Signalering

Algemeen

Het signaleren van ontwikkelingen op fietsgebied begint met waarneming van en door fietsers. In 2015 hebben we weer veel meldingen gehad van actieve fietsers. Zo kwam er via diverse kanalen informatie binnen over gladheid in januari 2015, waarover we de gemeente rapporteerden. Ook gingen medewerkers zelf geregeld op pad, bijvoorbeeld voor (georganiseerde) schouwen.

Meldpunt

Via het meldpunt kwamen in 2015 circa 150 meldingen binnen, die doorgestuurd werden naar de gemeente. Helaas lukte het niet om in gesprek te komen met gemeentelijke meldpuntdeskundigen (van o.a. Meldpunt Openbare Ruimte, MORA). Oorzaak hiervan was een snelle wisseling van verantwoordelijken bij de gemeente en het ontbreken van één contactpersoon. De reacties van de gemeente en de actie op meldingen blijkt zeer wisselend van kwaliteit en verschilt per Stadsdeel.

Bijeenkomsten

Bijeenkomsten over algemene ontwikkelingen rond fiets(beleid):

- Juni: Fietsberaad excursie in Utrecht
- September: Deelname Kennisnet Landelijk op 16/9.
- September: Overleg over rol Fietsersbond AMS Cycling project
- Heel 2015: 3x Stedelijk Platform Fiets (SPF); gemeente – Fietsersbond

5. Ondersteunen Actieve Leden Fietsersbond

De Fietsersbond Amsterdam kon in 2015 zijn advies- en lobbywerk doen dankzij de inzet van veel enthousiaste leden die in Amsterdam actief zijn.

De medewerkers hebben vrijwilligers die op een of andere manier binnen de afdeling actief zijn, bijgestaan met raad en daad. Voorbeelden zijn de vrijwilligers die het Meldpunt onderhouden en die de redactie voeren van ledenblad OEK en de website.

Voor de beleidsadvisering en signalering van ontwikkelingen functioneren de interne groepen 'knelpuntengroep' en 'strategisch overleg'. In de knelpuntengroep worden verkeers- en ruimtelijke plannen beoordeeld. Op basis hiervan adviseert de afdeling de gemeente over de verdere uitwerking. In het strategisch overleg wordt de te volgen strategie bepaald.

Ook ondersteunden de medewerkers de vrijwilligers die deelnemen aan de gemeentelijke verkeerslichtenwerkgroep (WVA).

In 2015 hadden we dankzij Floor Fagel, Fred Redemeijer, Marcel van Kempen en Myriam Corzilius, Teeja Arissen en Marieke de Lange een constante kantoorondersteuning. Zij zorgden voor inhoudelijke beantwoording van mail, telefoon, Facebook en Twitter, ontvangst van gasten en nog veel meer.

6. Vertegenwoordigen van Amsterdamse fietsers

Algemeen

De Fietsersbond houdt zich met meer bezig dan de infrastructuur. Uiteindelijk gaat het om de fietser en zijn keuze voor een vervoersmiddel. Daarom zijn ook het fietsgedrag en het imago van fietsers van belang voor de Fietsersbond. De Fietsersbond Amsterdam heeft veel contacten en op meerdere niveaus: fietsers, bewoners, media, politie, gemeente, stadsdelen, diensten, Stadsregio en via het Landelijk Bureau ook het Rijk. Wij verstrekken fietskennis aan besluitnemers en steunen andersom ook campagnes die gericht zijn op fietsers, zoals de fietsverlichtingsacties. In de paragrafen hieronder volgen voorbeelden van ons optreden namens de Amsterdamse fietsers in 2015.

Politiek

In dit jaarverslag staan veel voorbeelden van ons contact met de politiek. We hadden direct contact met raadsleden, spraken in bij raadscommissies en bezochten politieke bijeenkomsten. In 2015 werd vooral door vrijwilligers ingesproken bij de raad, om de adviserende rol meer te onderscheiden van de lobbyrol voor het fietsbeleid. Over de financiering in 2016 na het stopzetten van de subsidie is veel contact geweest met raadsleden. Op 2 april hadden we een gesprek met wethouder Litjens over fietsbeleid in het kader van zijn inwerkprogramma. Ook was er contact met de landelijke Fietsersbond tijdens een formele kennismaking met onze landelijk directeur. Beide keren ging het uitvoerig over snorscooters op het fietspad.

Politieke Advisering 2015		
Raadsadressen	4 maal	Langzaam Verkeerspassage, Lijnennetvisie, Subsidie, Planontwikkeling
Inspreken Commissie ID	6 maal	Leidseplein, Uitvoeringsagenda, Subsidie (4x)
Advies aan B&W	3 maal	Zuidasvisie, IJ-sprong, Molenwerf
Bestuurscommissies	3 maal	Eerste Oosterparkstraat, Eilandenboulevard, Zuid
Inspraak	8 maal	Molenwerf, Amstelstation, Kader Fietsparkeren, Zuidas (2x), Agenda Groen, Uitvoeringsagenda, Boelelaan.

Gedrag Fietsers

De Fietsersbond wordt aangesproken op het gedrag van fietsers, maar spreekt zelf ook fietsers aan. Hoewel het gedrag van fietsers verbetert naarmate de infrastructuur verbetert, zijn er nog veel gedragsverbeteringen mogelijk. Wat droeg de Fietsersbond Amsterdam bij in 2015? Een selectie:

- Fietsverlichting: de Fietsersbond voorkomt in januari bekeuringen door lampjes te monteren op het Mr. Visserplein.

- Fietsen naar School: in maart deden we een oproep om mee te doen. Veel leden zijn actief geweest.
- 'Klaar met je fiets': we communiceerden in maart/april over deze gemeentelijke campagne.
- AT5 over fietsverlichting: de Fietsersbond lanceert in het najaar het idee van fietsverlichtingsautomaten in café's ; leden benaderen horecazaken.
- Fietsdiefstal: leden helpen politie in Zuidoost met campagne tegen fietsdiefstal.

Subsidie

In juni 2015 werd duidelijk dat de gemeente onze subsidie zou gaan schrappen. In een officiële politieke reactie stond te lezen dat de gemeente fietsers ook wel via Twitter zou kunnen bereiken. Dit is een misvatting: we hebben een unieke rol in het maken van fietsbeleid, tegen relatief lage kosten, veelvuldig besproken met raadsleden. In de gemeenteraad is de subsidie voor de Fietsersbond Amsterdam drie maal expliciet besproken. Op basis van een unaniem aangenomen raadsmotie wordt nu bekeken of de Stadsregio een financiële bijdrage kan leveren aan het fietsadvies van Fietsersbond Amsterdam. Een overzicht van de inspanningen:

- Juni: voorpagina Parool
- Juni/juli: gesprekken met woordvoerders verkeer van D'66, SP, GroenLinks, PvdA.
- Juli: item op AT5 over bezuinigingen, gefilmd op kantoor.
- December: nogmaals een item op AT5
- Hele jaar: diverse malen ingesproken in commissie ID en Financiën en veel gesprekken met raadsleden; maar liefst 3 moties (1x unaniem aangenomen, 2x afgewezen)

Contacten met landelijke politiek / organisaties.

Rijksoverheid / Haagse Politiek

De Amsterdamse medewerkers hebben via het landelijk bureau namens de Amsterdamse fietsers invloed op het beleid uit Den Haag, bijvoorbeeld op de Haagse regelgeving voor snorfietsen. Die regelgeving heeft grote invloed op het fietsklimaat in Amsterdam.

Niet-gouvernementele organisaties

Met diverse organisaties hebben we goede contacten. In oktober was er een gesprek over samenwerking met studentenorganisatie ASVA. We hadden meerdere gesprekken met slechtziendenorganisatie Silvr en gezamenlijke advisering (Muntplein). Op het vlak van snorscooters op de fietspaden werken we samen met onder andere Milieudefensie.

Buitenlandse aandacht

De aandacht vanuit buitenland voor het fietsen in Nederland is overweldigend en tekent het succes van de Nederlandse fietscultuur. Er zijn veel initiatieven in Nederland om hier meer mee te doen. We hadden regulier contact met de Cycling Embassy. Ook spraken we met de Amsterdamse initiatiefnemers van Bicycle Experience en met Pascal van der Noort die het concept van AMS Cycling toelichtte. In het najaar van 2015 heeft een medewerker van de Tsjechische duurzame mobiliteitsorganisatie Auto*Mat een paar weken meegewerkt en onderzoek gedaan bij Fietsersbond Amsterdam. Verder hadden bezoek van over de hele wereld, waarmee we fietsstad Amsterdam in het zonnetje zetten:

- Maart: bezoek van een delegatie uit Zürich
- Voorjaar 2015: interview Gerrit Faber door Pools TV-station.
- Mei: Pro Deo bezoek van Gerrit aan Hannover (Grünen) en Kopenhagen (Fietsersbond Denemarken)
- Juli: presentatie aan 34 Canadese studenten bij Fietsersbond (Gerrit Faber)
- November: interview met Kroatisch TV-station
- November: wetenschappers uit New Delhi en Boston op bezoek in kader THNK-lab.
- December: kennismaking met professor uit Bangalore, India.

7. Publiek

Algemeen

Onze opvattingen deelden we met beleidsmakers en met een breed publiek, onder wie onze ruim 4000 leden (via het lokale ledenblad de OEK - Op Eigen Kracht). Op de website van de Amsterdamse Fietsersbond staat fietsnieuws en een schat aan informatie, met onder andere fietsdossiers, links en inspraakreacties. Ongeveer 2100 belangstellenden ontvangen onze maandelijkse digitale nieuwsbrief De Fietsband. Ons twitteraccount (@adamfietst) is in 2015 verder gegroeid van ruim negenhonderd naar bijna 1200 volgers (+30 procent). Zij werden vrijwel dagelijks op de hoogte gehouden van Amsterdams fietsnieuws en onze standpunten.

Media en debatten

Via de Amsterdamse media bereiken we veel Amsterdammers. Vooral AT5, Het Parool, Metro, Telegraaf en RTV-NH hebben in 2015 belangstelling getoond voor onze activiteiten en opvattingen. Op AT5 spraken we onder meer over fietsparkeren en de fiets in de metro, in het Parool over de subsidie en fietsgedrag en in De Telegraaf over handhaving.

Debatten in Pakhuis de Zwijger bieden ons een goed forum. We hebben hier deelgenomen aan de serie Bike&City (januari) en 'Groen' over duurzame mobiliteit (november). In november traden we op in de serie Stadsgesprekken in een special over de Fiets in De Balie.

Felix Fietst!

In 2015 bestond de Fietsersbond in Amsterdam 40 jaar. Ter gelegenheid hiervan heeft een aantal leden op 21 november het "Gala van de Stadsfiets: Felix Fietst!" verzorgd in Felix Meritis. Op een pop-up fietspad liet een keur van performers hun (culturele) licht schijnen op heden, verleden en toekomst van het fietsen in de stad. Met zang, dans, muziek op en over de fiets, aan elkaar gepraat door Pieter Hulst, was het een sfeerrijke en succesvolle avond voor een breed publiek.

8. Financiën

Hieronder een indicatie van de door de beleidsmedewerkers van de afdeling gewerkte uren alsmede een financiële toelichting.

	Begroot		Realisatie	
	Uren	%	Uren	%
Werk	2496	75%	2520	75%
Overhead (ziek, feest, vakantie, etc)	842	25%	935	28%
1 pers 32 uur x 53 weken				
1 pers 28 uur x 17 weken				
1 pers 33 uur x 18 weken				
1 pers 32 uur x 18 weken				
Totaal uren	3342	100%	3454	103%

Financiële Toelichting Amsterdamse afdeling Fietsersbond 2015

Subsidie Gemeente Amsterdam referentienummer V&OR/UIT/2015000793

Inzet twee beleidsmedewerkers gemiddeld 60 u p/w volgens cao Welzijn inclusief sociale lasten en pensioen (Gerrit Faber, Wouter Haver)

Overhead

Bureaunkosten Amsterdam

Reis-en kennisontwikkelingskosten

Totaal



	Realisatie	Begroot
	€ 104.182	€ 111.500
	€ 9.475	€ 12.500
	€ 8.980	€ 10.000
	€ 2.655	€ 2.500
	€ 125.292	€ 136.500

Bijlage 1: Statistieken Advisering Fietsersbond Amsterdam




Onderstaande statistieken gaan over advisering die geheel of gedeeltelijk met ondersteuning van beleidsmedewerkers heeft plaatsgevonden. De hoofdonderwerpen zijn gelijk aan het Activiteitenplan 2015, uitgezonderd enkele samenvoegingen. In groen gehaalde doelstellingen, in rood deels gehaalde doelstellingen

Advisering	Aantal 2015	Voorbeelden / Werkwijze
VERKEERSCOMMISSIES		
CVC	43 adviezen (schriftelijk)	Voorbesprekingen en schriftelijk advies.
WVA	26 adviezen (aanwezig)	Voorbesprekingen en deelname.
PROJECTEN / BELEID		
Project/Beleidsadvies	CVC: +/- 200 Direct: +/- 50	Snorscooter naar rijbaan, IJ-verbindingen, Leidseplein, CS, LVP, Beursplein, Zuidas, Vijfhoek, Plusnetten, Kader Fietsparkeren, Amstelveenseweg
Stedelijk Platform Fiets	3 maal	Overleg over stand van zaken fietsbeleid
BEWONERS/BELANGEN		
Overleg / Afstemming	20+ maal	SILVUR (slechtzienden), Van Woustraat, Buurttop De Pijp, Irenebuurt, Milieudefensie
SIGNALEREN		
Meldpuntbijeenkomsten	2 maal	Met actieve leden
VERTEGENWOORDIGEN		
Raadsadressen	4 maal	Langzaam Verkeerspassage, Lijnennetvisie, Subsidie, Planontwikkeling
Inspreken Commissie ID	6 maal	Leidseplein, Uitvoeringsagenda, Subsidie (4x)
Advies aan B&W	3 maal	Zuidasvisie, IJ-sprong, Molenwerf
Bestuurscommissies	2 maal	Eerste Oosterparkstraat, Eilandenboulevard, Zuid
Inspraak	6 maal	Molenwerf, Amstelstation, Kader Fietsparkeren, Zuidas (2x), Agenda Groen, Uitvoeringsagenda, Boelelaan.
Pers	10+ maal	Parool, AT5, NOS, Vrij Nederland, NRC, RTVNH. buitenlandse pers
DEBAT EN DISCUSSIE		
Deelname discussies	+/- 5 avonden	Bike&City, Stadsgesprek De Balie, D'66 Centrum
Debat / Themasesies	+/- 5 maal	Fiets en OV (2/12), Snorscooters (15/6)

Toelichting: Vergelijken met het Activiteitenplan Fietsersbond Amsterdam zijn de groene onderdelen conform de inschatting. De rode onderdelen hebben minder aandacht gekregen dan gepland, onder andere door meer tijdsbesteding aan financieringszaken. Een andere reden is een moeizaam proces op bepaalde onderwerpen (zoals het meldpunt). Andere onderwerpen waren moeilijk kwantificeerbaar, zoals incidentele advisering.

Bijlage 2: Tabel Besparingen

Inschatting van de jaarlijkse besparing voor gemeente Amsterdam door advisering Fietsersbond aan Centrale Verkeerscommissie (eigen schatting, augustus 2015):

	Aantal opgevolgde adviezen in '14-'15	Geraamde besparing (p/jr)
Ontbrekende verbindingen 	40	€200.000,- (€5000,- per aanpassing)
Te scherpe hoeken in fietspaden 	20	€20.000,- (€1000,- per aanpassing)
Onnodige randen / verkeersheuvels 	40	€80.000 (€2000,- per aanpassing)
Markeringen 	50	€50.000,- (€1000,- per aanpassing)
TOTAAL		€350.000,-

Toelichting: Voor deze factsheet zijn daadwerkelijk gegeven adviezen van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) vergeleken met de inbreng van de Fietsersbond. De aantallen zijn tot stand gekomen door gerichte adviezen uit de verslagen van de CVC bij elkaar op te tellen. De genoemde schattingen hebben betrekking op de periode augustus 2014 tot en met juli 2015. De bedragen zijn een benadering op basis van gesprekken met gemeentemedewerkers van Stadsdeel Zuid (René Riemersma en Remy Niekus) en de bedragen die beschreven staan in het Verkeersveiligheidsplan Zuid 2015-2018.